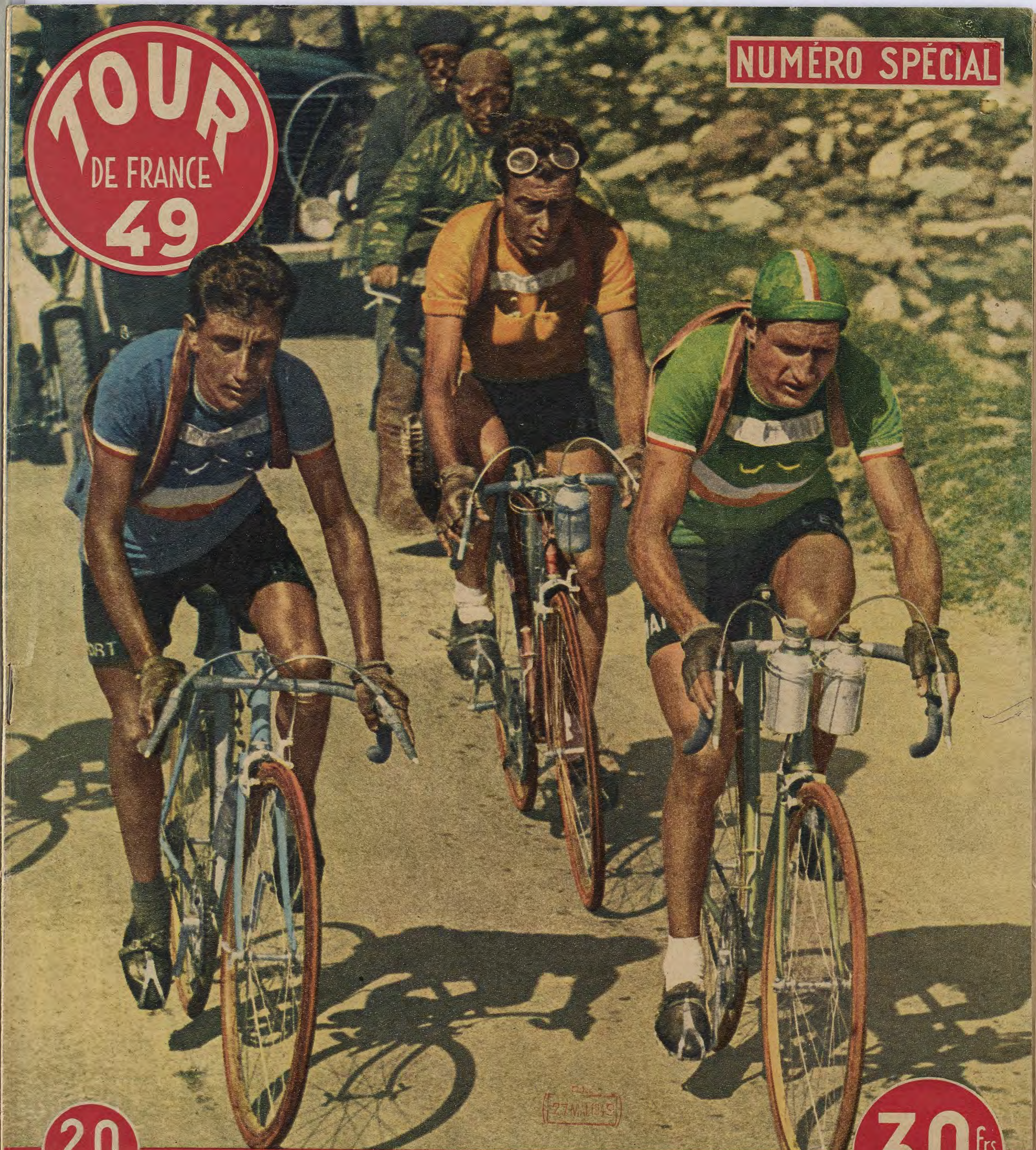


**TOUR**  
DE FRANCE  
**49**

**NUMÉRO SPÉCIAL**



**20**  
PAGES

SUPPLÉMENT  
ÉDITÉ PAR

**But CLUB**

L'HEBDOMADAIRE  
DU SPORT

**30** frs.



# LE RIDEAU S'OUVRE...

par **Henri CONTET**

...Et voilà que le rideau s'ouvre  
Sur ce chef-d'œuvre impersonnel,  
Qui, pour ne pas être du Louvre  
N'en sera pas moins immortel !  
Le peintre y a mis ses couleurs,  
Le poète son lyrisme ;  
On n'attend plus que les coureurs  
Dans la danse de l'héroïsme.  
Pour assister à ce ballet,  
La route a mis ses longs rubans,  
La montagne ses blancs lacets  
Et la plaine un manteau de vent.  
Cependant que les bérets basques  
S'impatientent en coulisse,  
Le soleil fait briller son casque :  
C'est lui le pompier de service !  
Le rideau s'ouvre et c'est déjà  
Le grand défilé qui commence ;  
A peine oublie-t-on les lilas  
Que c'est déjà le Tour de France.  
Un grincheux dit à mes côtés :  
— « A quoi rime ce Tour de  
[France ? »  
— Peut-être bien avec Beauté,  
Mais sûrement avec souffrance.  
Or, la souffrance a des habits  
Dont veut s'habiller le courage.

Voilà ce que tu m'as appris  
Quand tu passes par mon village.  
Et le ciel a mobilisé  
La nature en casaque verte,  
Qui s'étonne, au bord des fossés,  
De voir sécher les plaies ouvertes.  
C'est que le Tour se fait payer  
Et les géants n'en sont pas maîtres,  
Puisqu'il leur faut, pour le gagner,  
Mourir à tous les kilomètres.  
Mais qu'il fait bon ressusciter,  
Sur le ciment du Parc des Princes,  
Où la gloire a le droit d'entrer  
En arrivant de nos provinces !  
Ah ! Mon vieux Tour que tu es beau  
Avec ta couronne d'étapes,  
Tes guirlandes et tes drapeaux  
Dont tu fais ta plus belle écharpe !  
Et je t'aime par-dessus tout,  
Pendant le mois où tu trimbales,  
A travers les cœurs de chez nous,  
Tes airs de fête nationale...

Henri CONTET.



## NOTRE COUVERTURE

Trois des héros du  
Tour de France 48,  
qui compteront en-  
core parmi les ve-  
dettes du Tour 49.  
De gauche à droite :  
Apo, Lazarides,  
Louis Bobet et Gino  
Bartali.

(Ph. Jean Doucet.)





# Les dossiers secrets des organisateurs du Tour

## Voici (en détail) ce qu'a coûté

la grande course en 1948 :  
**49 millions 166.393 fr. 50**

### I. COUREURS

a) Prix :	6.820.000
(dont 5 % à la F. F. C.). Les primes recueillies le long de la route ne sont pas comprises dans ce budget puisqu'elles sont versées intégralement aux coureurs, l'organisation du Tour de France n'étant qu'une boîte aux lettres.	
b) Garanties de départ :	1.584.863
Les coureurs touchent des indemnités quotidiennes pour chaque jour de course, qui viennent en déduction des prix et primes, sauf pour ceux, bien entendu, qui n'ont pas gagné suffisamment. Cette somme représente les garanties payées aux coureurs n'ayant pas récupéré suffisamment en prix.	
c) Frais de déplacement :	616.213
Comportent les frais des coureurs de leur résidence à Paris, aller et retour.	
d) Frais de séjour :	6.458.082
Ces frais comportent le paiement des chambres d'hôtels, de bains, de repas spéciaux pris dans les 21 étapes (y compris Paris pour le départ et l'arrivée). Ils portent sur 90 coureurs en moyenne par étape + 15 directeurs techniques (qui sont nourris comme les coureurs,) soit 105 personnes pendant 28 jours, à une moyenne de 2.200 francs par jour environ par personne.	
e) Matériel :	6.383.308,50
Quelques exemples :	
Tables de massage	321.986
Boyaux	2.487.000
Musettes	326.000
Maillots	678.000
Valises	145.000
Chaines	66.000
Freins	95.000
Jantes	195.000
Jeux de Direction, Manivelles, etc...	102.000
Casquettes	330.000
Potences	59.000
Cadres	139.000
Dérailleurs	35.000
Pédales	21.000
Billes	9.000
Rayons	11.000
Pompes	65.000
Bidons	299.000
Porte-Bidons	12.000
Ecrans	5.000
Raccords	6.500
Outils	48.000
Clés	3.700
Tissu essuie-bain	9.000
Tissu nettoyage	5.829
Selles	41.000
Lunettes	17.000
Dossards	12.802
Ecussons	79.000
Plaques de cadres	16.500
Main-d'œuvre de préparation	38.700
Réparation ancien matériel	23.000
Nettoyage des maillots et réparations pendant le Tour	198.500
f) Produits pharmaceutiques :	200.000
g) Ravitaillement en musettes et bidons en cours de route :	
Salaire personnel spécial	215.250
Frais de déplacement de ce personnel	189.000
Location de deux voitures	150.000
Achat de denrées	1.265.000
Frais dans les contrôles de ravitaillement	103.991

### II. PERSONNEL

(Direction, commissaires internationaux, nationaux, chronométreurs, managers, soigneurs, mécaniciens, chauffeurs, économe, police de la route, P. T. T. Croix-Rouge, etc.)	
Emoluments	4.130.614,50
Frais de séjour	7.938.829
Frais de déplacement du personnel renvoyé en cours de route (soigneurs, mécaniciens rendus libres par les abandons)	162.464
Charges sociales	316.140

### III. MATERIEL ORGANISATION GENERALE

(Plaques identité suiveurs, clichés, banderoles, brassards, dessins et maquettes des fanions, affiches, timbres pour affiches, expéditions affiches, banderoles, peinture des panneaux, plaques voitures, etc.)	
	1.995.154,50

### IV. MATERIEL ROULANT

Location voitures (Direction, commissaires, directeurs techniques, etc.)	427.068
Essence et huile	1.564.941
Frais garage, réparations	2.493.532
Assurances	1.001.997

### V. VOYAGES D'ORGANISATION

823.985

LES dossiers secrets des organisateurs du Tour de France, nos confrères du « Parisien Libéré » et de « L'Equipe », se sont ouverts pour nous. Nous y avons puisé les deux bilans que nous présentons aujourd'hui en exclusivité (toute reproduction en est d'ailleurs rigoureusement interdite). Ils ne manqueront pas, nous en sommes persuadés, d'intéresser nos lecteurs. On peut, grâce à eux, mieux comprendre ce qu'est le Tour de France, auquel notre ami Jacques Goddet a redonné la vie avec un bel enthousiasme : une formidable entreprise, une machine colossale, qu'il est indispensable de mener comme une affaire commerciale, étant donné les capitaux énormes investis pour mener à bien son organisation.

49 millions en 1948, 70 en 1949...

Ceux qui voient passer le Tour, chaque année, n'imaginent pas, certes, qu'il représente autant de billets de banque...

Il est vrai qu'il n'est pas loin, maintenant, d'atteindre la perfection.

Et la perfection se paie...

Tout de même, où sont les 220.000 francs — or il est vrai... — qui représentaient le montant des prix en 1903 ?

### VI. FRAIS DE BUREAU

Imprimés	225.659
Timbres, téléphone	182.211
Fournitures diverses	494.757
(Documents techniques pour la presse, communiqués de presse, service ronéo en cours de route.)	

### VII. DIVERS ET IMPREVUS

(Perte de matériel divers, destruction de bagages : exemple accident d'Houlgate, triptyques et visas divers aux douanes étrangères, etc.)	800.516,50
---	------------

### VIII. SERVICE D'ORDRE

1.087.882,50

### IX. FRAIS DES CORRESPONDANTS ORGANISATEURS DES VILLES-ETAPES

231.246

### X. FRAIS D'EDITIONS SPECIALES

303.689

### XI. CONCESSION DU TOUR DE FRANCE

1.000.000

TOTAL ..... 49.166.393,50

...Et voici ce que coûtera  
(selon les prévisions)  
celle de l'année en cours :  
**70 millions environ**

### I. COUREURS

a) Prix :	10.500.000
(dont 5 % à la F. F. C.), même remarque que pour 1948.	
b) Garanties de départ :	2.500.000
Même observation que pour 1948, mais somme augmentée, les indemnités quotidiennes ayant été augmentées elles-mêmes de 30 à 40 %.	
c) Frais de déplacement :	800.000
Augmentation due à l'augmentation des tarifs ferroviaires et des frais d'hôtels.	
d) Frais de séjour :	9.500.000
La moyenne des coureurs par étape sera probablement la même, puisque le nombre de partants est identique, mais l'augmentation des frais d'hébergement porte la journée à environ 3.200 francs.	



e) Matériel :	7.500.000
Augmentation de 30 % à 40 % sur les prix d'achat, mais diminution des dépenses dues au matériel encore utilisable, ce qui ramène l'augmentation générale à 20 %. Augmentation du nombre de vélos pour les étapes contre la montre.	
f) Produits pharmaceutiques :	220.000
g) Ravitaillement en musettes et bidons en cours de route :	
Salaires personnels spéciaux (Augmentation du personnel en nombre et en salaire.)	350.000
Frais de déplacement de ce personnel.	250.000
Location de deux voitures.	200.000
Achat de denrées	1.500.000
Frais dans les contrôles de ravitaillement.	150.000

## II. PERSONNEL

(Direction, commissaires internationaux, nationaux, chronométreurs, managers, soigneurs, mécaniciens, chauffeurs, économes, police de la route, P. T. T., Croix-Rouge, etc.)	
Emoluments :	6.000.000
(Personnel en augmentation et AUGMENTATION DES EMOLUMENTS.)	
Frais de séjour :	10.500.000
(Augmentation de 30 % calculée d'après les prix faits cette année par les hôtels et restaurants.)	
Frais de déplacement du personnel renvoyé en cours de route :	400.000
(Soigneurs, mécaniciens rendus libres par les abandons.) Forte augmentation étant donné que sept soigneurs sont engagés en supplément sur l'an dernier, mais simplement de Paris à Pau.	
Charges sociales :	850.000
(Forte augmentation due à ce que l'employeur supporte entièrement, cette année, l'impôt cédulaire.)	

## III. MATERIEL

### ORGANISATION GENERALE

(Plaques identités suiveurs, clichés, banderoles, brassards, dessins et maquettes pour fanions, affiches, timbres pour affiches, banderoles, expéditions affiches, peinture des panneaux, plaques voitures.) Pas d'augmentation prévue sur l'an dernier étant donné que de nombreuses banderoles resserviront. Cette économie compensera l'augmentation des dépenses sur l'achat des autres matériels.	2.000.000
--	-----------

## IV. MATERIEL ROULANT

Location voitures :	600.000
(Direction, commissaires, directeurs techniques, etc.)	
Essence et huile :	2.500.000
(En tenant compte des fortes augmentations sur l'essence.)	
Frais garages, réparations :	3.500.000
Assurances :	1.500.000

## V. VOYAGES D'ORGANISATION

(Voyages préparatoires par le train, plus nombreux en raison des nombreuses difficultés dans la prospection des villes-étapes.)	1.500.000
---	-----------

## VI. FRAIS DE BUREAU

Imprimés :	280.000
Timbres, téléphone :	500.000
(Forte augmentation des timbres et des communications téléphoniques.)	
Fournitures diverses :	700.000
(Documents techniques pour la presse, communiqués de presse, service ronéo en cours de route.)	

## VII. DIVERS ET IMPREVUS

(Perte de matériel divers, etc., triptyques et visas aux douanes étrangères.)	1.500.000
---	-----------

## VIII. SERVICE D'ORDRE

1.500.000

## IX. FRAIS DES CORRESPONDANTS ORGANISATEURS DES VILLES-ETAPES

400.000

## X. FRAIS D'EDITIONS SPECIALES

500.000

## XI. FILM (Non prévu cette année.)

## XII. CONCESSION DU TOUR DE FRANCE

2.000.000

Total ..... 70.200.000

# Henri Desgrange m'a dit « Eh bien, maintenant, R »



Le Tour n'avait pas été couru durant les années de l'occupation, et il a été nécessaire de tout rebâtir, en 1947, quand Le Parisien Libéré et L'Equipe s'associèrent pour poursuivre l'œuvre de Henri Desgrange. C'est à Jacques Goddet qu'échut la succession du « Père » du Tour, et il fallut tout l'enthousiasme du directeur de L'Equipe pour mener sa tâche à bien.

Il a réussi. Brillamment réussi.

Le Tour de 1947, gagné par Robic, fut impeccable, et celui de l'an dernier, enlevé par Bartali, a provoqué l'admiration de tous.

Jacques Goddet a le droit d'être fier de son œuvre...

Je débarquai du train de Paris de bon matin à La Rochelle et me postai vers la sortie de la ville, fort ému. Je rejoignis le Tour, qui dégringolait de Vannes pour venir échouer sur les tranquilles Sables d'Olonne. C'était la première fois que je les suivais... J'avais vingt-trois ans, et c'était en 1928 (bon, vous connaissez mon âge, maintenant...).

Je débutais alors à « L'Auto », œuvre d'Henri Desgrange et de Victor Goddet, mon père. J'apprenais le métier en cheminant à travers tous les services de la maison. Mais je n'avais pas encore tâté à la rédaction, convoitise de ma jeunesse, à l'aventure exaltante, et un peu effrayante, dans laquelle son action pénètre.

Avec sa rudesse paternelle, Desgrange (je l'appelai H. D.) m'avait dit, avant le départ : « Jacques, il faudra que vous veniez le voir, le Tour ». C'était l'époque, où, afin de lutter contre l'apathie des coureurs et d'éviter les étapes plates parcourues à l'allure de procession, Henri Desgrange s'était réfugié dans la formule effarante des courses contre la montre par équipes, et cela pour quinze étapes sur vingt-deux !

Je guettai la voiture du directeur de la course. Je grimpai aux côtés du grand bonhomme, que chacun sur bord de la route reconnaissait et saluait. Il me dit simplement et je l'écoutai, haletant : « Eh ! bien, maintenant, REGARDEZ... »

REGARDEZ, oui REGARDEZ. Ce fut là toute sa méthode d'enseignement. Voir, étudier, discerner par soi-même. Le sens sportif de la course, les tendances qui se manifestent : commerciales, nationalistes, ou bien égoïstes, le respect de la loi réglementaire, son application, la jurisprudence qui s'en dégage, le maniement des foules, et l'in vraisemblable multitude des détails de l'organisation. Regarder tout cela. Regarder agir le maître de l'œuvre, toujours ponctuel, toujours présent (comme on ne s'arrêtait jamais en cours d'étape, j'appris extrêmement vite l'usage du bidon appliqué au principe des... vases très communicants), inexorable envers lui comme il l'était envers les coureurs, envers tout le personnel du Tour.

Je ne crois pas que durant les dix Tours que j'ai effectués aux côtés d'Henri Desgrange, il m'ait donné d'autre conseil, qu'il ait cherché à m'apprendre par des moyens directs. C'était son caractère de ne pas jouer les éducateurs. Sa personne en soi, au seul contact, était l'Exemple.

A ce titre, il se livra tout entier, découvrant son entière pensée, devant celui qu'il voulut bien considérer comme son disciple.

### Le fidèle « Caza »

Dans les faits matériels, je n'ai, avant 1939, jamais participé au travail permanent de l'organisation. Si H. D. aimait commenter devant moi — et alors quel cours vivant ! — toutes les raisons de ses décisions et de ses actes, c'est avec son fidèle Cazalis qu'il bâtissait l'énorme machine.

« Caza », travailleur acharné, dévoué à son patron jusqu'à accentuer ses propres défauts (brutalité apparente, laderie) pour lui complaire et l'amuser, centralisait tous les matériaux. Desgrange tenait lui-même, méticuleusement, une quantité volumineuse de dossiers. La merveille des merveilles était son calendrier. Etabli dès le mois d'août, au milieu des pins de Beauvallon, dans la musique métallique émanant du battement des élytres des grillons, il comportait jour par jour, jusqu'au départ du Tour suivant, l'indication du travail à exécuter, des commandes à passer, des consignations à transmettre, des notes à publier, du personnel à engager, etc...

Serais-je sacrilège en portant sur une pareille méthode un jugement critique ? « Hachedé » et « Caza » allaient souvent trop vite. Ils finissaient par se matcher dans la rapidité d'exécution du travail. Et ils se trouvaient souvent bloqués dans des décisions prises, prématurément promulguées et sur lesquelles Desgrange ne consentait presque jamais à revenir, même s'il convenait qu'il eût été préférable de faire autrement. Alors on remettait à l'année suivante.

### Plus de combats de marques

Je pénétrai dans les grands secrets du Tour au moment précis où il traversa sa grande crise. Sans un Desgrange il se mourrait. Pour un constructeur de cycles, gagner c'était assurer l'année commerciale ; perdre, c'était le ralentissement des commandes.

**Vous qui voulez suivre, au jour le jour, les péripéties du Tour de France, achetez**

Tous les matins

**Le Parisien**

Tous les soirs

**Paris-pressé**



# dit en 1928 : REGARDEZ ! »

Magnifique serviteur de l'industrie du cycle, le Tour finissait par en menacer l'équilibre. Les marques principales voulaient s'approprier la victoire à tout prix. Il y avait le moyen licite d'engager tous les meilleurs coureurs, et d'autres qui l'étaient moins, mais dont les effets n'étaient pas plus néfastes.

Alors H. D. décida carrément de supprimer la cause : plus de combat de marques. L'organisateur prenait tout l'équipement à sa charge, unifiait, standardisait autant que possible. Et, groupés sous un maillot aux couleurs nationales, les coureurs libérés se lanceront dans de nouvelles et splendides batailles.

L'organisation devint une tâche monumentale. Le bon Cazas s'y consacra, dans l'application technique et matérielle avec un cœur admirable. Les dossiers se multiplièrent. H. D. me passa bientôt la rédaction en chef du journal qu'il assumait effectivement depuis trente années, et donna plus

de la moitié de son temps à renforcer, embellir, fortifier, perfectionner son enfant chéri.

## Le premier tournant

La légende veut que Desgrange ait été un homme dur, brutal. A la vérité, il fut un homme préoccupé des questions d'argent, perpétuellement inquiet, très réactif, très sensible, mais dont le réalisme constructif l'amena à considérer que le seul moyen pour entreprendre et mener à bien était de commander d'abord, d'équilibrer les finances de ses entreprises ensuite.

La nouvelle formule du Tour coûtait fort cher. Mais elle payait Desgrange, largement, en tranquillité et en satisfaction sportive. L'idéal qui se dégagea presque aussitôt de la constitution de ces équipes nationales, l'esprit de solidarité qui se manifesta, en particulier entre les Français, le ravirent. Le regroupement des bleus bande blanche et rouge autour de leur leader Leducq accidenté dans la descente du Galibier, le sacrifice du jeune Vietto en faveur de son chef « Tonin », et surtout l'effort surhumain de Charles Pélissier — chouchou du Père du Tour — emmenant dans son sillage, sans se relever, son équipier Antonin Magne en péril, lui tirèrent les larmes des yeux et le dithyrambe de sa plume.

On disait aussi Desgrange despotique, dictatorial. A la vérité il était autoritaire à la manière des gens qui abattent une besogne énorme et qui, craignant que d'autres ne risquent de la saboter, préfèrent conserver le droit de décision. Il est exact que le texte primitif des règlements du Tour accordaient alors tous les pouvoirs au directeur de la course. Peu à peu, cependant, celui-ci accepta de se dessaisir des droits d'application législative pour se contenter d'être le législateur, avant la course, l'exécutif, durant la course.

Assistant à l'évolution de l'homme en même temps qu'à celle de la formule, chargé particulièrement des relations avec les Fédérations étrangères pour la participation de leurs coureurs, poussant H. D. à élargir les conceptions d'organisation que la prudente économie de Cazalis étreignait trop souvent, écoutant, de par ma fonction de reporter et d'échotier, tous les acteurs de la grande pièce, dirigeants, directeurs techniques, soigneurs, mécaniciens et coureurs surtout, bien entendu, j'apprenais le Tour, à la meilleure école, celle de la pratique.

C'est ainsi que je fus prêt à exercer, pour la première fois, la direction du Tour de France, en 1936. Desgrange venait de subir brusquement, quelques semaines avant le départ du Tour, l'opération de la prostate, laquelle comporte deux temps. La deuxième partie de ladite opération ne pouvait être réalisée qu'après le Tour. Le ventre ouvert, H. D. n'imaginait jamais qu'il pût être empêché de suivre son épreuve. Il n'interrogea pas ses médecins, lesquels n'osèrent pas lui déconseiller la tentative. Mais ils m'informèrent du danger qu'elle représentait et de la certitude qu'ils avaient que leur patient ne pourrait pas aller bien loin.

Il fallut donc, secrètement, me préparer à assumer la direction de la course. Je travaillais avec l'excellent Cazalis, qui redoubla d'ardeur, réévaluant tous les dossiers, vérifiant toutes les consignes, potassant le règlement. L'inévitable se produisit. Malgré qu'une voiture à suspension spéciale ait été grée, avec siège en dunlopillo et position étendue, Desgrange ne dépassa pas la deuxième étape.

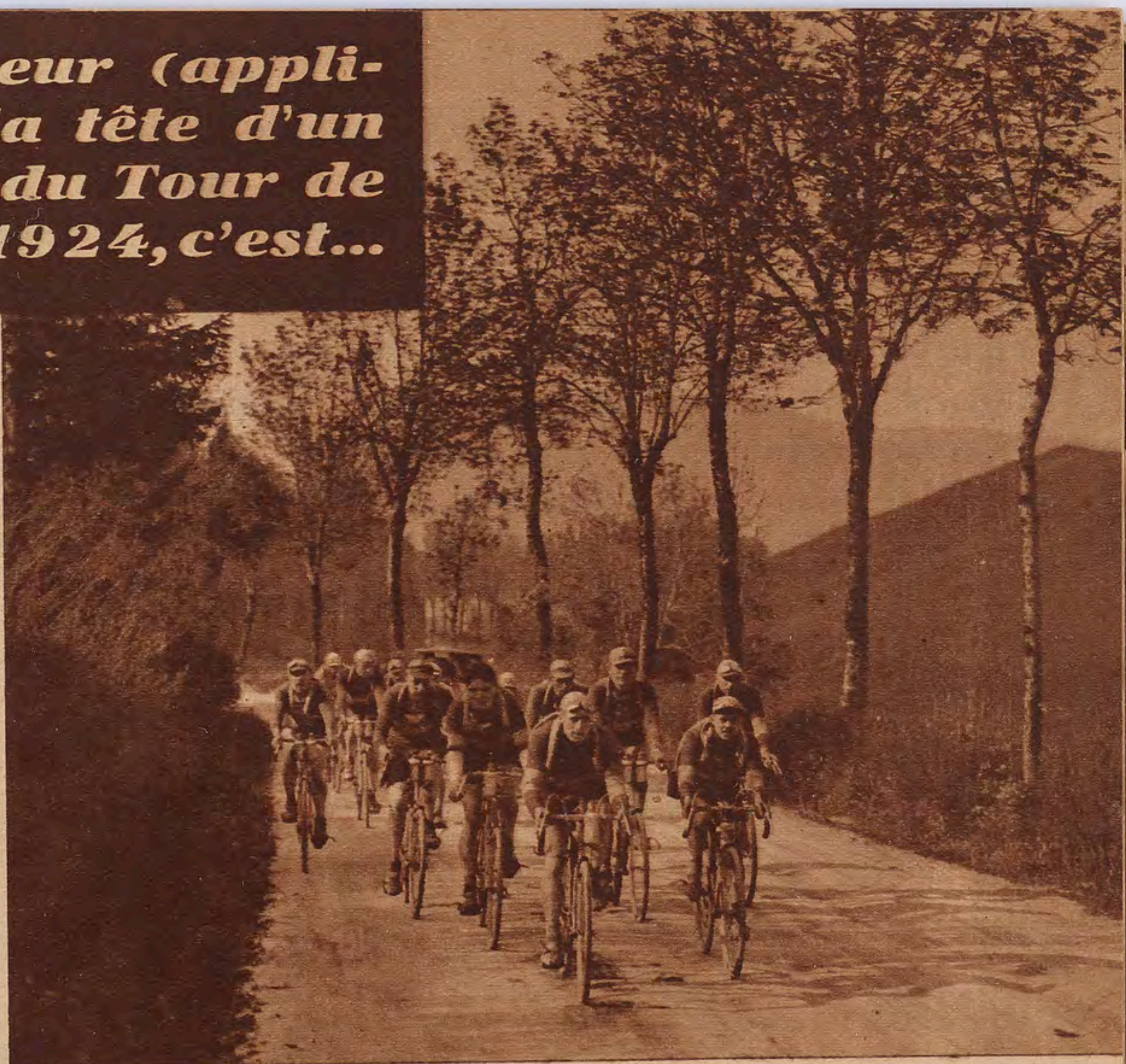
Et cet homme qui était tout le Tour de France, qui en détenait tous les secrets, qui ne pouvait connaître le travail préparatoire que j'avais accompli, entra brusquement à Paris sans même rédiger son fameux « En suivant la course », papier quotidien dans lequel il brossait magistralement, avec toutes les nuances désirables, le tableau du Tour.

Il me déclara seulement : « Je m'arrête ! » Il ne me donna aucun encouragement, aucun conseil, il ne prit même pas la peine de me dire qu'il me passait les pouvoirs. Pour ce lutteur qui s'était fait tout seul, qui avait appris la vie à se battre avec elle, il allait de soi que quelqu'un devait poursuivre l'œuvre, que c'était à un autre à se jeter à l'eau.

L'enseignement que me donna Henri Desgrange fut essentiellement de ne compter que sur soi, de se placer au niveau de l'œuvre afin d'être capable de faire face à toute éventualité. C'était une méthode rude, à laquelle je ne regrette absolument pas, aujourd'hui, de m'être soumis...

## Ce coureur (appliqué) à la tête d'un peloton du Tour de France 1924, c'est...

1924... Il y a vingt-cinq ans (un quart de siècle), le peloton du Tour de France musait le long des routes blanches, entre des rangées d'arbres étiques. A sa tête, moins en haut du guidon, lunettes sur le front, appliqué, Georges Cuvelier. A l'époque, c'était « Cucu ». Comme Brocco était « Coco », Et Grassin, « Toto »... A gauche de Cuvelier, un petit bonhomme portant moustache — et pas une ride — Benoit Faure, « la souris ». 1924... Le temps a passé. Et Georges Cuvelier a maintenant d'autres responsabilités !



## „Georges Cuvelier...“



...Directeur technique de l'équipe de France 49  
qui nous ouvre son cœur sans hésiter :



# JE LE JURE :

**Il n'y aura pas de "domestiques" (au départ) dans l'équipe de France du Tour 49 qui, d'autre part, ne commettra pas les erreurs fatales de celle de l'année dernière !**

**J**E mentirais si je prétendais que le fait d'être le conseiller technique de l'équipe tricolore ne m'enchantait pas.

Pendant un mois je vais vivre des moments passionnants, angoissants parfois, grisants aussi je l'espère.

Car j'avoue que la confiance la plus entière m'habite. J'ai choisi avec soin les membres de l'équipe française. Elle est composée de garçons équilibrés, sensés, compréhensifs et à qui je n'ai pas caché ce que j'attends d'eux.

JE PENSE AVOIR FAIT TABLE RASE DES DISSENSIONS, DES PETITES RANCŒURS SOURDES, DES JALOUSIES AUSSI QUI, L'AN DERNIER, SAPERENT LE MORAL DE LA FORMATION TRICOLE.

Chacun des « douze », j'en suis persuadé et je l'espère fermement, me fait confiance et sait que mon vœu le plus cher est le succès de l'équipe tout entière qui devra, pour vaincre, former un tout inattaquable.

Il faudra une entente parfaite pour résister aux Italiens et aux Belges et cette entente je crois en avoir fait comprendre et accepter à chacun la nécessité. Avant guerre, une équipe française du Tour c'était un bloc sans fissure. Il faut que nous retrouvions cette ambiance, cette confiance, cette sérénité, ce dévouement total des uns pour les autres. Je sais comment mener, fermement mais paternellement, les grands garçons souvent sensibles que sont les coureurs cyclistes.

Je serai constamment l'arbitre du plus petit dissentiment qui pourra naître.

J'entretiendrai la bonne entente, la confiance mutuelle sans laquelle il n'est pas de succès possible dans le Tour.

NOUS PARTIRONS BATTUS D'AVANCE, JE LE SAIS CAR J'AI L'OREILLE FINE, PAR LES ITALIENS. C'EST LA CROYANCE POPULAIRE ET... JE M'EN REJOUIS. CAR CETTE DEFIANCE SERA JUSTEMENT POUR MES HOMMES L'INDISPENSABLE COUP DE FOUET, LE SURSAUT DE FIERTE QUI, EN SPORT, FAIT ACCOMPLIR LES PLUS BEAUX EXPLOITS.

Je n'ai pas de favoris. J'estime qu'au départ tous mes protégés se valent. Aucun d'eux n'est sacrifié d'avance et j'ai banni le terme domestique. Plus tard, lorsque les positions seront précisées il n'y aura plus que des associés dévoués à la même cause.

LE REDRESSEMENT DU CYCLISME FRANÇAIS EST UN FAIT INDENIABLE. POURQUOI NE SE POURSUIVRAIT-IL PAS EGALEMENT DANS LE TOUR ?

On me demande souvent si j'ai arrêté à l'avance une tactique particulière et si j'ai un plan bien établi. Je pourrais jouer au mystérieux, au stratège et faire croire qu'en effet j'ai mûri toute une série d'attaques et de contre-attaques.

Comme ce serait simple s'il s'agissait de considérer que les coureurs cyclistes sont des pions sur un échiquier et que le directeur technique n'a plus qu'à dire à celui-ci :

— Tu démarreras à tel endroit... Ou à tel autre...

— Tu empêcheras Bartali de s'enfuir...

En fait, seules les circonstances commandent et dictent la conduite à suivre. Les circonstances et aussi les possibilités physiques de chacun au moment opportun.

Serons-nous mieux « armés » dans le clan français que l'an dernier ? Je le crois sincèrement. Moralement surtout la différence sera très nette. LES ERREURS COMMISES PAR LES UNS ET PAR LES AUTRES ET QUI ONT ABOUTI AU RESULTAT QUE L'ON SAIT NE SE REPE-TERONT PAS, J'EN SUIS PERSUADE. CAR IL N'EST PAS UN SEUL MEMBRE DE L'EQUIPE DE FRANCE QUI N'AIT ENFIN COMPRIS QUE LE TOUR NE PEUT SE GAGNER SEUL OU EN PETIT CLAN.

Il n'y a pas de surhomme dans le Tour. Et si l'équipe tricolore accomplit sans rechigner ce que j'attends d'elle, il faudrait un bien beau champion pour battre son leader.

QUI SERA CE DERNIER ? VOUS M'EN DEMANDEZ UN PEU TROP POUR L'EXCELLENTE RAISON QUE JE L'IGNORE MOI-MEME...

Georges CUVELIER.



**Il aimait le soleil et la pluie...**

Ni le soleil ni le mauvais temps n'arrêtaient Ottavio Bottechia dans sa marche triomphale. Faisait-il beau ? Il s'aspergeait à coups de siphon. Pleuvait-il ? Il revêtait un imperméable et fonçait de plus belle...

**P**OURQUOI ai-je extrait du Livre d'Or du Tour de France deux noms qui jurent de se voir accouplés, tant l'un fut le type du routier complet au palmarès unique, et l'autre isolé, « renfermé » si je puis dire, dans une seule épreuve, le Tour ? Je n'ai nullement songé, en réunissant ces deux hommes dans ces quelques notes, à ce que fut leur fin tragique, pas plus qu'à leur caractère. Je n'ai qu'un but, montrer combien le Tour, aux aspects si divers, pouvait être gagné, tour à tour, par un de ceux qui monopolisèrent toutes les grandes épreuves classiques, et aussi par un Italien, inconnu jusqu'à présent, un être effacé, qui sut s'adapter à la plus grande épreuve mondiale, mais à elle seule. Et qui ne fut qu'un spécialiste du Tour, mais à un tel degré !

**Henri, le plus complet de tous les temps**

Je continue à considérer Henri Pelissier comme le routier le plus complet de tous les temps. N'est-il pas le seul à avoir gagné deux fois Paris-Roubaix, une fois Bordeaux-Paris, Paris-Tours, le Tour de France, le championnat de France, Paris-Bruxelles, le Circuit de Paris, Milan-San Remo. Trois fois le Tour de Lombardie (1911, 1912 et 1913) ? Et je ne parle du mont Agel, qu'il enleva trois fois (en 1920, 1921 et 1922), que pour souligner ses aptitudes de grimpeur à froid et de coureur aux multiples ressources, alors qu'il avait gagné plusieurs classiques au sprint... Par contre, Ottavio Bottechia, venu à Paris en sandales, parti dans son premier Tour de France, mal outillé, dépayse, sans aide morale, parvenait d'un coup à se hisser au premier plan, terminait second, puis triomphait l'année suivante, sans réussir, cependant, à convaincre ses compatriotes. Bottechia, exclusivement homme du Tour, ne put jamais gagner une seule autre épreuve classique, aussi bien dans son pays qu'en France.

**Leurs caractères**

Leurs deux caractères étaient nettement opposés. Henri Pelissier, à la fois volontaire et organisé, sachant préparer admirablement toutes ses courses sans omettre le moindre détail, autoritaire en diable, possédait une personnalité qui débordait du cadre des compétitions, pour s'exercer partout dans la vie autour de lui. Il fut le champion à panache, d'une grande époque fertile en sujets exceptionnels chez nous et surtout hors de nos frontières. Bottechia, lui, était un timide, un effacé, et la volonté qu'il déployait semblait s'orienter le plus souvent vers l'entêtement et la souffrance. Je me souviendrai toujours de son masque douloureux au milieu des cols des Pyrénées, qui étaient pourtant ses amis, puisqu'ils lui permirent d'affirmer sa supériorité et de vaincre. Ses petits yeux bridés semblaient, lorsque nous le passions, implorer le ne sais quel secours, ses traits de la face s'accroissaient et formaient des barres, des rides qui exprimaient l'intensité des efforts les plus pénibles.

**Dans la douleur ?**

— Bottechia enfante dans la douleur, écrit alors Henri Desgrange. Je me souviens du jour, où, reprenant à Lucien Buysse, échappé avant Lux-Saint-Sauveur, le terrain, mètre par mètre, sur cette pente douce en apparence, mais cruellement trompeuse, sur les bords du Gave, avant Barèges. Il allait vers la conquête du Tourmalet et du Tour de France. Lucien Buysse, devant lui, peinait et, lorsque Bottechia le passa sans coup férir, sans le regarder, sans dire un mot qui eût été si joli

à repro-  
ciment e  
Henri  
les bran  
plus que  
veux, et  
était tou  
vers le  
pensée  
farouche  
lui que  
simpleme  
sautes d  
étaient  
Grand c  
infortun  
Qu'e  
Après  
venu d'  
l'actuel  
trois frè  
des am  
voici qu  
une étar  
(qui av  
Maye, d  
de ce q  
Thys, Os  
— Qu  
battu ta  
directeur  
pold Ali  
l'avez-ve  
— Pa  
bert. So  
vent...  
Et Lé  
nart et  
handicap  
man dev  
pelé cet  
— He  
les cour  
Pelissier  
les esto  
si vous  
vitailler  
l'abando  
s'inclina  
Leu  
Les se  
établir  
que fure  
touchent  
à fleur  
denotent  
cheur...  
Tous  
Henri P  
plein ca  
1936, d  
Bottechi  
lui, à c  
qu'il ren  
Le vo  
n'aurait  
un ferm  
qu'il av  
cycliste  
raisin, c  
Ces d  
disparus  
deux ex  
course,  
limites,



Et voici  
ceux des plus  
grandes  
figures du  
"Tour" :

Henri  
Pélissier  
et  
Ottavio  
Bottechia

par  
Gaston BÉNAC



### Ici sont nés les "forçats de la route..."

Henri Pélissier (à g.), le meilleur routier français de tous les temps, avait eu une discussion orageuse avec le père du Tour, H. Desgrange. « J'abandonne », dit-il. Et à Coutances, il entraînait dans sa retraite son frère Francis (alors Champion de France), à dr., et Maurice Ville. Le reporter Albert Londres (chapeau clair) suivit les trois hommes au café. Il les écouta religieusement et, le lendemain, inventait dans les colonnes de son journal une formule qui, depuis, a fait fortune : « Les forçats de la route... » Mais « les forçats de la route » d'aujourd'hui se battent pour courir le Tour de France.

### Qu'est-ce que c'est que ce Pélissier ?

Après avoir rompu un jour avec ses parents, venu d'Auvergne pour s'installer à Passy (dans l'actuelle rue Mesnil, où vit toujours la maman des trois frères), et passé quelque temps dans les rangs des amateurs, il courut comme indépendant. Et voici qu'un jour de 1909, il enlevait, au sprint, une étape du Tour de France des indépendants (qui avait réuni 576 partants) au Pont de la Maye, à Bordeaux. Et cela, devant les jeunes de ce qui fut une grande génération : Philippe Thys, Oscar Egg, Louis Engel, etc.

Qu'est-ce que c'est que ce Pélissier qui a battu tous nos hommes ? téléphonait, le soir, le directeur d'une grande marque de cycles à Léopold Alibert, manager des Lionceaux. « Comment l'avez-vous laissé gagner ? »

Parce qu'il était le plus fort, répondit Alibert. Son nom, vous l'entendrez prononcer souvent...

Et Léopold Alibert qui reste, avec Paul Ruinat et Bacquillon, le seul rescapé du fameux handicap du mille de 1896, gagné par Zimmerman devant 71 concurrents, après nous avoir rappelé cette anecdote sur Henri Pélissier, ajoutait : Henri Desgrange, voulant imposer à tous les coureurs du Tour la même nourriture, Henri Pélissier lui répondit : « Les tempéraments et les estomacs diffèrent d'un homme à l'autre, si vous ne me laissez pas la faculté de me ravitailler comme je l'entends, suivant mes besoins, j'abandonne la course. » Et Henri Desgrange s'inclina.

### Leurs fins tragiques

Les seuls points de comparaison que l'on puisse établir entre ces deux champions exceptionnels que furent Henri Pélissier et Ottavio Bottechia, touchent à leur système nerveux très développé, à fleur de peau, et à ces muscles longs qui dénotent, comme sur le ring, le véritable puncheur...

Tous deux furent victime d'accidents tragiques. Henri Pélissier tué d'une balle de revolver en plein cœur au cours d'un drame passionnel, en 1936, dans sa propriété de Dampierre ; Ottavio Bottechia, trouvé mort sur la route, près de chez lui, à quelques kilomètres de Pordenone alors qu'il rentrait de l'entraînement.

Le voile sur la fin tragique de Bottechia n'aurait été soulevé qu'il y a quelques mois, un fermier ayant avoué, sur son lit de mort, qu'il avait frappé d'une pierre, à la tempe, un cycliste entré dans sa vigne pour manger du raisin, croyant avoir à faire à un voleur.

Ces deux grandes figures du Tour de France, disparus tragiquement, n'en restent pas moins deux exemples de ce que l'on peut attendre en course, de la volonté poussée à ses dernières limites, de l'organisation dans la ténacité.



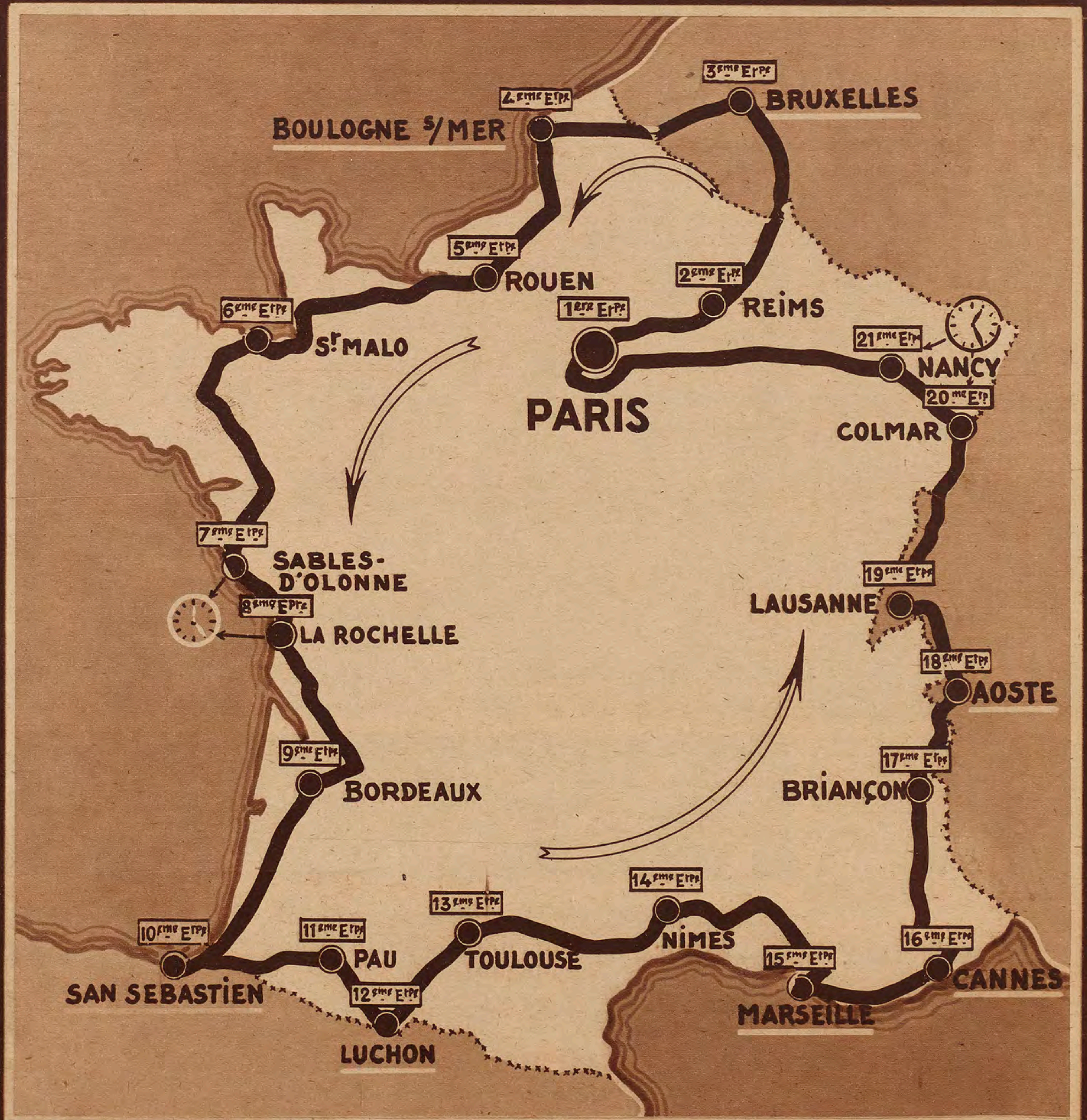
### ...dont le retour à Paris en salopette fit sensation.

Quittant le Tour pour tout de bon et nullement désireux de rejoindre la ville étape pour y retrouver leurs effets civils, les Pélissier et Maurice Ville entrèrent dans le premier magasin venu et achetèrent trois salopettes. C'est dans cette tenue qu'ils regagnèrent Paris où ils firent, on s'en doute, sensation.

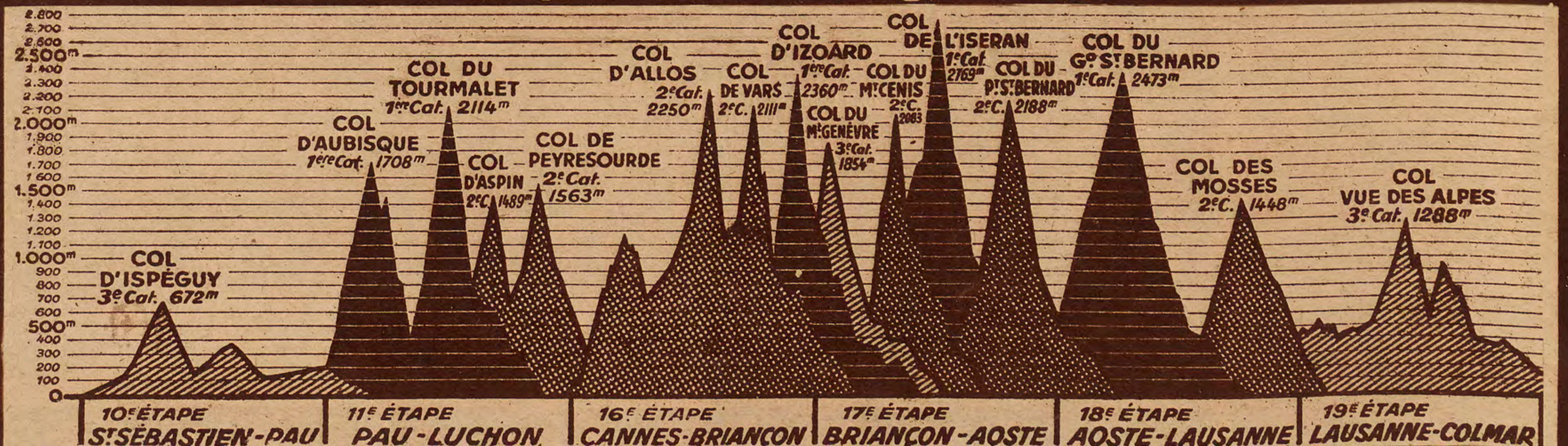


# Tour 49: 21 étapes 4.819 kms...

- 30 juin. — 1<sup>re</sup> ÉTAPE (182 km.) : PARIS, Meaux, Château-Thierry, Port-à-Binson, Epernay, REIMS.
- 1<sup>er</sup> juillet. — 2<sup>e</sup> ÉTAPE (273 km.) : REIMS, Reims, Charleville, Givet, Dinant, Namur, BRUXELLES.
- 2 juillet. — 3<sup>e</sup> ÉTAPE (211 km.) : BRUXELLES, Ath, Tournai, Lille, Armentières, Hazebrouck, Saint-Omer, BOULOGNE-SUR-MER.
- 3 juillet. — 4<sup>e</sup> ÉTAPE (188 km.) : BOULOGNE-SUR-MER, Montreuil, Abbeville, Neufchâteau, ROUEN.
- 4 juillet. — 5<sup>e</sup> ÉTAPE (295 km.) : ROUEN, Pont-Audemer, Pont-Leveque, Caen, Villieu-les-Poêles, Avranches, Dol, SAINT-MALO-SAINT-SERVAN.
- 5 juillet. — 6<sup>e</sup> ÉTAPE (305 km.) : ST-MALO, Dinan, Saint-Méen, Ploërmel, Malestroit, Redon, Nantes, LES SABLES.
- 7 juillet. — 7<sup>e</sup> ÉTAPE (92 km.) : LES SABLES-D'OLONNE, Luçon, LA ROCHELLE (cont. 1. montre).
- 8 juillet. — 8<sup>e</sup> ÉTAPE (262 km.) : LA ROCHELLE, Rochefort, Saintes, Cognac, Jonzac, Libourne, Pont-de-Langoiran, BORDEAUX.
- 9 juillet. — 9<sup>e</sup> ÉTAPE (228 km.) : BORDEAUX, Belin, Castets, St-Vincent-de-Tyrosse, Bayonne, Biarritz, St-Jean-de-Luz, Hendaye, Irun, SAINT-SEBASTIEN.
- 10 juillet. — 10<sup>e</sup> ÉTAPE (202 km.) : SAINT-SEBASTIEN, Irun, Elissondo, St-Jean-Pied-de-Port, Mauléon, Navarrenx, Monnein, PAU.
- 12 juillet. — 11<sup>e</sup> ÉTAPE (193 km.) : PAU, Eaux-Bonnes, Col d'Aubisque, Argelès, Col du Tourmalet, Col d'Aspin, Arreau, Col de Peyresourde, LUCHON.
- 13 juillet. — 12<sup>e</sup> ÉTAPE (139 km.) : LUCHON, Saint-Gaudens, Saint-Martory, Muret, TOULOUSE.
- 14 juillet. — 13<sup>e</sup> ÉTAPE (289 km.) : TOULOUSE, Cuz-Toulza, Castres, Mazamet, Saint-Pons, Bédarieux, Gignac, Montpellier, NIMES.
- 15 juillet. — 14<sup>e</sup> ÉTAPE (199 km.) : NIMES, Beaucoire, Tarascon, Avignon, Cavaillon, Aix, Aubagne, MARSEILLE.
- 16 juillet. — 15<sup>e</sup> ÉTAPE (213 km.) : MARSEILLE, Cassis, La Ciotat, Bandol, La Seyne, Toulon, Hyères, Fréjus, CANNES.
- 18 juillet. — 16<sup>e</sup> ÉTAPE (274 km.) : CANNES, Grasse, Castellane, Col d'Allos, Col de Vars, Guillore, Col de l'Izoard, BRIANÇON.
- 19 juillet. — 17<sup>e</sup> ÉTAPE (257 km.) : BRIANÇON, Col du mont Genève, Suze, Col du mont Cenis, Lanslebourg, Col de l'Iseran, Val d'Isère, Siez, Col du Petit-Saint-Bernard, AOSTE.
- 21 juillet. — 18<sup>e</sup> ÉTAPE (265 km.) : ST-VINCENT D'AOSTE, Aoste, Martigny, Aigle, Col des Mosses, Château d'Oëx, Chardonne, Chexbres, Savigny, LAUSANNE.
- 22 juillet. — 19<sup>e</sup> ÉTAPE (285 km.) : LAUSANNE, Cossonay, Orbe, Yverdon, Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds, Maiche, Valentigney, Sochaux, Mulhouse, COLMAR.
- 23 juillet. — 20<sup>e</sup> ÉTAPE (137 km.) : COLMAR, Ammerschwihr, Kaysersberg, Col du Bonhomme, St-Dié, Baccarat, Lunéville, NANCY (contre la montre).
- 24 juillet. — 21<sup>e</sup> ÉTAPE (340 km.) : NANCY, Toul, St-Dizier, Vitry, Sézanne, Esternay, Coulommiers, Gretz, Ozoir-la-Ferrière, Sucy-en-Brie, Choisy-le-Roi, Versailles, PARIS (Parc des Princes).



...hérissés de cinq cols de 1<sup>re</sup> catégorie (Aubisque, Tourmalet, Izoard, Iseran, Grand Saint-Bernard) et sept de 2<sup>me</sup> catégorie (dont Allos et Vars)





# SAVEZ-VOUS QUE?

★ 35 TOURS ONT ÉTÉ DISPUTÉS DE 1903 À 1948 (l'épreuve n'a pas été disputée de 1915 à 1918 et de 1940 à 1946).

★ LES VICTOIRES INDIVIDUELLES SE RÉPARTISSENT AINSI : FRANCE 16, ÉTRANGER 19 (Belgique 12, Italie 4 et Luxembourg 3).

★ LE PALMARES DE LA FRANCE EST LE SUIVANT :

(16 VICTOIRES)

1903 - Maurice Garin.  
1904 - H. Cornet.  
1905 - L. Trousselier.  
1906 - R. Pottier.  
1907-1908 - L. Petit-Breton.  
1910 - O. Lapize.  
1911 - G. Garrigou.  
1923 - H. Pélissier.  
1930 - A. Leducq.  
1931 - A. Magne.  
1932 - A. Leducq.  
1933 - G. Speicher.  
1934 - A. Magne.  
1937 - R. Lapébie.  
1947 - J. Robic.

(16 PLACES DE SECOND)

1903 - L. Pothier.  
1904 - J. Dortignac.  
1905 - Aucouturier.  
1906 - G. Passerieu.  
1907 - G. Garrigou.  
1911 - P. Duboc.  
1912 - E. Christophe.  
1913 - G. Garrigou.  
1914 - H. Pélissier.  
1919 - J. Alavoine.  
1922 - J. Alavoine.  
1928 - A. Leducq.  
1936 - A. Magne.  
1939 - R. Vietto.  
1947 - Fachleitner.

★ CELUI DE LA BELGIQUE :

(12 VICTOIRES)

1913-1914 - P. Thys.  
1919 - F. Lambot.  
1920 - Ph. Thys.  
1921 - L. Scieur.  
1922 - F. Lambot.  
1926 - L. Buysse.  
1927 - M. Dewaele.  
1935 - R. Maes.  
1936-1939 - S. Maes.

(8 PLACES DE SECOND)

1920-1921 - H. Heusghem.  
1925 - L. Buysse.  
1927 - M. Dewaele.  
1929-1931 - J. Demuyssere.  
1938 - F. Vervaecke.  
1948 - Schotte.

★ CELUI DE L'ITALIE :

(4 VICTOIRES)

1924-1925 - O. Bottechia.  
1938-1948 - G. Bartali.

(6 PLACES DE SECOND)

1923 - Bottechia.  
1930-1933 - L. Guerra.  
1934 - Martano.  
1935 - Morelli.  
1937 - Vicini.

★ CELUI DU LUXEMBOURG :

(3 VICTOIRES)

1909 - F. Fabet.  
1927-1928 - N. Frantz.

(4 PLACES DE SECOND)

1908-1910 - F. Faber.  
1924 et 1926 - N. Frantz.

★ CELUI DE L'ALLEMAGNE :

(1 PLACE DE SECOND)

1932 - Stoepel.

★ LES MEILLEURES PERFORMANCES DANS LE TOUR CONCERNENT ONZE HOMMES :

Ph. THYS (Belgique) - 3 victoires : 1913, 1914, 1920.  
N. FRANTZ (Luxembourg) - 2 victoires : 1927, 1928. 2 fois second : 1924, 1925.  
Ottavio BOTTECHIA (Italie) - 2 victoires : 1924, 1925. 1 fois second : 1923.  
André LEDUCQ (France) - 2 victoires : 1930, 1932. 1 fois second : 1928.  
Antonin MAGNE (France) - 2 victoires : 1931, 1934. 1 fois second : 1936.  
Lucien PETIT-BRETON (France) - 2 victoires : 1907, 1908.  
Firmin LAMBOT (Belgique) - 2 victoires : 1919, 1922.  
Sylvère MAES (Belgique) - 2 victoires : 1936, 1939.  
Gino BARTALI (Italie) - 2 victoires : 1938, 1948.  
François FABER (Luxembourg) - 1 victoire : 1909. 2 fois second : 1908, 1910.  
BARTALI fera-t-il la passe de trois en 1949, égalant le record de Philippe THYS ?

★ PARMI LES FRANÇAIS AYANT GAGNÉ LE TOUR, PLUSIEURS ONT ÉTÉ « TITRES » :

CHAMPION DE FRANCE (route professionnelle) :  
Garrigou (1907-1908), Lapize (1910-1911-1912), Henri Pélissier (1919), Roger Lapébie (1933), Speicher (1935-1936-1939).  
CHAMPION DU MONDE (route professionnelle) :  
Georges Speicher (1933) et Antonin Magne (1936).  
CHAMPION DE FRANCE (route amateurs) :  
André Leducq (1924-1925).  
CHAMPION DU MONDE (route amateurs) :  
André Leducq (1924).  
Ont gagné PARIS-ROUBAIX :  
M. Garin (1897-1898), L. Trousselier (1905), O. Lapize (1909-1910-1911), H. Pélissier (1919-1921), A. Leducq (1928), G. Speicher (1936).  
Ont gagné BORDEAUX-PARIS :  
M. Garin (1902), L. Trousselier (1908), H. Pélissier (1919).  
Ont gagné PARIS-BRUXELLES :  
Garrigou (1907), L. Petit-Breton (1908), Lapize (1911-1912-1913), H. Pélissier (1920).  
Ont gagné PARIS-TOURS :  
L. Petit-Breton (1906), Lapize (1911), H. Pélissier (1922), A. Leducq (1931).  
Ont gagné LE BOL D'OR (24 heures) :  
(Individuelle sur piste avec entraîneurs humains.)  
L. Petit-Breton (1904) et R. Pottier (1906).  
A gagné PARIS-BREST ET RETOUR :  
M. Garin (1901).  
Ont gagné MILAN-SAN-REMO :  
Petit-Breton (1907), Garrigou (1911), H. Pélissier (1912).  
A remporté trois fois le GRAND PRIX DES NATIONS :  
A. Magne (1934-1935-1936).  
A porté le maillot de CHAMPION DE FRANCE DE CYCLO-CROSS :  
J. Robic (1945) et fut vainqueur de l'International en 1947 à Luxembourg.

(Tableau dressé par Robert CAUDRILLIERS.)

## LE MAILLOT JAUNE A 30 ANS

L'ORIGINE du maillot jaune n'a jamais été très bien expliquée. A son sujet, Eugène Christophe qui fut le premier des coureurs du « Tour » à endosser le fameux emblème, nous a donné les précisions suivantes :

« Henri Desgrange, en 1919, avait l'habitude d'inviter dans sa voiture des directeurs sportifs, des journalistes avec lesquels

il pouvait échanger des idées.

» Un jour, au cours du « Tour » 1919, l'excursionnaire Alphonse Baugé, directeur sportif de « La Sportive », invité de Desgrange, suggéra au patron de doter le leader du classement général d'un maillot à la couleur du journal organisateur, afin que l'on puisse mieux le distinguer.

» Henri Desgrange

trouva excellente l'idée de « Zézigue » (Baugé était ainsi baptisé) et le soir même il téléphona à Paris pour commander la confection de maillots jaunes.

Et c'est ainsi qu'à Grenoble, Eugène Christophe reçut le premier « paletot » couleur canari...

1919-1949 : le maillot jaune a donc trente ans.

## Il existe des «repas-type» pour les coureurs...

Le commissaire général du Tour de France, le colonel Beaupuis, et son adjoint, M. Vermelinger, avaient emporté, cette année, dans leurs dossiers, lors de leur reconnaissance du parcours du Tour 49, les repas-types ci-dessous qu'ils ont laissés aux hôteliers chargés de nourrir des coureurs :

Nota. — A l'arrivée dans les chambres : 1 bouteille d'eau minérale.

### 1° REPAS DU SOIR APRES L'ETAPE.

a) Pain à volonté et 50 grammes de beurre frais.  
b) Potage aux légumes, épais (sans pain).  
c) Poisson de qualité (éviter les poissons gras) grillé ou au beurre.  
d) Viande fraîche : 300 grammes par coureur, soit :  
— steak grillé au beurre fondu, ou  
— gigot rôti, ou  
— roastbeef tendre (moins apprécié) ou  
— côte de mouton (avec minimum d'os).  
e) Légumes verts de saison (haricots, petits pois, tomates cuites, épinards, etc.) ou jardinière.  
f) Pommes de terre (purée ou rissolées au beurre, ou à l'anglaise, ou pâtes au beurre).  
g) Salade de saison ou tomates en salade (assaisonnement au citron).  
h) Fromage (cuit ou blanc).  
i) Entremets ou confitures.  
j) Fruits cuits ou en compote et fruits frais.  
Boissons : 1 bouteille de vin (ou 2 litres de bière, ou 2 bouteilles d'eau minérale).  
1 boisson chaude.

### 2° REPAS DU MATIN (1 h. 1/2 avant le départ).

a) Pain à volonté et 100 grammes de beurre frais et café au lait, ou café, ou thé, ou lait.  
b) Potage aux légumes (épais avec verdure).  
c) 3 œufs (cuisson au choix du coureur).  
d) Viande froide (jambon, ou roastbeef, ou poulet).  
e) Légumes verts ou pommes purées.  
f) Compote ou confitures.  
g) Fruits (pas de bananes).  
Boisson : 1/2 bouteille de vin ou eau minérale.  
Nota. — Quand le départ est tardif (11 heures à 13 heures), le café au lait avec beurre et confitures (1) sont servis au réveil et le reste du déjeuner 1 h. 1/2 avant le départ.

## JOURS DE REPOS

### 1° PETIT DEJEUNER DU MATIN

a) Café au lait, ou café, ou thé, ou lait, avec 100 grammes de beurre et confitures ou compote.  
b) 2 œufs au bacon ou au jambon.  
c) 1/2 bouteille eau minérale.

### 2° DEJEUNER DU MIDI.

Comme le repas du soir des autres jours avec les modifications ci-dessous :  
— Hors-d'œuvre à la place du potage, mais pas de charcuterie.  
— Entrées variées à la place du poisson : ris de veau ou foie de veau ou rognons frits, etc.  
— Viande en sauce digeste (sauce blanche, par exemple) genre blanquette de veau.  
— Pommes frites au lieu de pommes purées ou à l'anglaise.  
— Fromages non fermentés (peu faits) au lieu de fromage blanc ou cuit).

### 3° REPAS DU SOIR.

Comme le repas du soir des autres jours, mais plus léger, si possible :  
1/4 poulet rôti tendre à la place de viande de boucherie.

## Pour les restaurateurs hébergeant des coureurs étrangers

### A) REPAS DU SOIR

1° ESPAGNOLS.  
a) Remplacer si possible le plat de viande et légumes verts par :  
— PAELLA à la Valenciana (voir livres de cuisine français).  
b) Préparer les mets à l'huile d'olive en remplacement du beurre.  
2° BELGES.  
Le poisson peut être remplacé par des œufs.  
3° ITALIENS.  
a) Le plat de viande et légumes verts peut être remplacé par « Fuletta à la Bismark avec verdure cuite ».  
b) 200 grammes de beurre et 2 œufs frais (au lieu de 50 grammes de beurre et poisson).  
c) 1 bouteille eau minérale et 1/4 de vin (au lieu d'une bouteille de vin ou deux bouteilles bière ou eau minérale).  
4° Pour les autres nationalités, pas de changement.

### B) REPAS DU MATIN (avant le départ)

1° Italiens : Composer le menu la veille avec le directeur de l'équipe. Ne varie pas beaucoup :  
a) Boulettes de viande et verdure en supplément.  
b) Pâtes préparées spécialement.  
2° Pour les autres nationalités, pas de changement.



Cet homme Karel Steyaert qui a refusé de diriger les coureurs belges a débuté dans la vie comme clerc de notaire...

par René de LATOUR

CET homme c'est Karel Steyaert. Et il suivra encore le Tour de France cette année. Pour la vingtième fois. Mais il ne sera plus, comme par le passé l'âme de l'équipe belge. Il a refusé d'en être une fois de plus le directeur technique. Avec regret, mais fermement. Les sportifs connaissent peu de choses sur cette « éminence grise » du cyclisme belge dont les routiers flamands parlent avec respect et qu'ils écoutent religieusement.


Savent-ils par exemple :

- Qu'il fut lui-même (il y a quarante-cinq ans) un routier sans envergure ni panache ?
- Qu'il débuta dans le journalisme, en 1909, à l'hebdomadaire flamand « Sportvriend » et qu'il créa en 1912 le « Sportwereld » ?
- Qu'il suivit pour la première fois le Tour de France en 1923 ?
- Qu'il fut sollicité par Henri Desgrange en 1930 pour prendre en mains l'équipe belge du Tour, à la création des équipes nationales ?
- Qu'il eut la satisfaction d'avoir sous son contrôle trois vainqueurs du Tour : Romain Maes (1935), Sylvère Maes (1936 et 1939) ?
- Qu'il considère comme la plus grande désillusion de sa carrière de sélectionneur et de directeur technique, l'abandon massif de l'équipe belge, à Bordeaux, dans le Tour 1937 ?
- Qu'à son avis le meilleur grimpeur belge de tous les temps fut Lucien Buysse, vainqueur du Tour 1926 ?
- Que tout comme Henri Desgrange, il débuta dans la vie en qualité de... clerc de notaire.
- Qu'il ne pouvait se permettre, son journal le « Sportvriend » n'étant pas assez riche, de venir suivre en entier les premiers Tours de France auxquels il s'intéressa ?
- Qu'il écrivit son premier « papier » (il en a écrit des milliers depuis) sur Cyrille Van Houwaert ?

Dans le Tour 1949 Karel Steyaert ne sera plus qu'un journaliste comme les autres.

Le soir, à l'étape, cependant, il n'aura qu'un mot à dire pour être obéi — aveuglément — par ses compatriotes...





Comment sont-ils tombés dans ce lac de lumière  
Où nagent les maisons et se noient les rivières ?  
On n'y voit qu'un remous de verte immensité  
Capable d'avaler la hauteur des cités.  
Ils n'ont, pour en sortir, que le chemin des aigles ;  
On dit que c'est la loi, on dit que c'est la règle ;  
Mais comment feront-ils dans ce lac emmuré,  
Pour en toucher le fond et pour n'y pas sombrer ?  
Car enfin, on ne peut voler à bicyclette  
Quand Icare, lui-même, est tombé sur la tête !  
Le cœur sur le guidon, ces mangeurs d'idéal  
Vont chercher la Victoire au milieu de son bal,  
S'épuisant à souffrir, de manière à se faire  
Du dernier au premier le plus joli calvaire...



Regardez ! Ils ont l'air de sortir du clocher  
Ou l'on range l'horloge et les petits péchés.  
C'est là, peut-être bien, qu'un Bon Dieu se dérange  
Pour donner à chacun les ailes d'un vieil ange !  
Ils en auront besoin pour sauter les torrents,  
Les orages crochus, le mistral culbutant,  
Ils en auront besoin pour franchir les frontières,  
Et changer d'horizon et changer de lumière,  
Ils en auront besoin pour vaincre l'Izoard,  
Passer les Galibier sur des ponts de brouillard,  
Entrer par la Bretagne, enjammer la Provence,  
Sortir par la Belgique et embrasser la France !

Hercule était, dit-on, un être fabuleux,  
On se demande alors, ce qu'il faut penser d'eux...

Henri CONTET.



But CLUB





# Ces six hommes expliquent pourquoi

## Une pénalisation abusive d'une heure, en 1922, a tout démoli



par H. HEUSGHEM

**A** H ! ce tour de France de 1922 ! C'était l'année où, pour la première fois, nous montions le terrible col de l'Izoard. C'était aussi l'année où j'aurais dû gagner le Tour de France !

Hélas ! Une pénalisation injuste, je n'ai pas peur de le dire, mit fin à mon rêve.

Voici les faits. Je vous les livre simplement, tels qu'ils se sont passés. A Strasbourg, je venais de prendre le maillot jaune et je possédais 3 minutes d'avance sur Lambot et 10 sur Alavoine.

Le lendemain, dans Strasbourg-Metz, les Belges attaquaient à fond. Alavoine ayant eu un accident. Malheureusement, à la sortie de Thionville, j'étais victime d'une chute.

Mon vélo était en piteux état. Pour continuer on me permit de monter un vélo de touriste. Je repartis et terminai au sprint derrière Gay. C'est alors que les commissaires sévirent et, bien que des coureurs français victimes d'accidents aient agi comme moi, j'écopai d'une pénalisation d'une heure. Oui ! une

heure ! Alors que mon avance sur Lambot était portée à 8 minutes.

Naturellement, mon compatriote, après ça, s'adjudgea la victoire.

Je tiens cependant à souligner que cette pénalisation arbitraire ne me découragea nullement. A l'arrivée au Parc j'étais présent, terminant à la 4<sup>e</sup> place derrière Lambot, Alavoine et Sellier. Ma carrière s'est terminée en 1924, après avoir vainement couru les Tours de 1923 et 1924.

J'ai donc « raccroché » sans avoir atteint mon but de coureur cycliste, celui qu'à mon époque tous nous caressions, celui vers lequel tendent les efforts des jeunes qui sont entrés dans la carrière : gagner le Tour de France.

## Mon accident de 1929 a servi les coureurs ont le droit de



**J**'AURAIS dû gagner le Tour de France parce que j'étais le plus fort, et si je n'ai pas réussi c'est parce que je fus victime d'un accident mécanique dans l'étape Luchon - Perpignan alors que j'étais pre-

par Victor

mier au classement général.

A environ 20 kilomètres du départ de Luchon, je sentis brusquement la direction de mon vélo se bloquer ; je descendis et constatai que le tube fileté de la fourche était cassé. Je compris immédiatement que le Tour était perdu pour moi, car je me trouvais en pleine nuit sur une route déserte et dépourvue de maisons...

Après avoir trouvé une vieille bicy-

Victor Fontan a été abondamment fleuri durant le Tour de France, à l'époque où, simple coureur régional, il damait le pion aux grands as dès qu'on atteignait les Pyrénées.

## Ah ! si j'avais écouté Degy, en 1923...

**N**OUS étions en 1923. C'était l'année des débuts dans le « Tour » de l'inconnu Bottechia. Chez Peugeot, je n'avais pour m'épauler que Philippe Thys qui était sur le déclin. Nous avions à lutter contre les « 4 diables » d'Automoto : Henri et Francis Péliissier, Lucien Buysse et Bottechia. Aux Sables d'Olonne j'avais ravi le maillot jaune à Bottechia et devais le conserver jusqu'à Luchon où l'Italien reprit son bien.

Le « Tour » devait se jouer dans les cols. Bottechia et Lucien Buysse étaient des grimpeurs réputés, plus forts que les Péliissier et moi-même. Cependant, à la suite d'une défaillance de l'Italien au cours de

par Romain BELLENGER

l'étape Nice-Briançon, Henri Péliissier devint leader du classement général. A Gex je ne comptais que seize minutes de retard sur Henri.

C'est dans l'étape Gex-Strasbourg que j'ai perdu toutes chances de gagner le premier Tour de France que je terminais. Ah ! si j'avais écouté Gaston Degy...

La veille mon ami Degy vint m'annoncer que le Strasbourgeois Joseph Muller désirait à tout prix gagner chez lui.

« A Belfort, sachant que jusqu'à Strasbourg le vent est favorable, il tournera sa roue et mettra 26x8, me conseilla-t-il. Dis à ton mécanicien de te préparer ton vélo avec un braquet de 24x8. Et dès que tu verras Muller partir, élance-toi à sa poursuite. »

24x8, pour moi, c'était un braquet épouvantablement grand. Je réfléchis un instant et recommandai à mon « mécano » de monter 24x9. Ce fut mon erreur et ma perte. En effet, comme prévu, Muller déboucha à Belfort. Je partis à sa poursuite et pendant 10 km., littéralement au sprint, je ne pus que rester à 10 km. du Strasbourgeois. Sur ce, Bottechia me rejoignit, et quoique unissant nos efforts pendant 20 km. nous ne pûmes lui reprendre un mètre. Henri et Francis Péliissier arrivèrent à la rescousse. Tous les quatre nous nous relayâmes à fond, en vain d'ailleurs, et à l'arrivée à Strasbourg, Joseph Muller nous avait pris vingt-sept minutes. Si j'avais utilisé le braquet indiqué par Degy, j'aurais certainement rejoint Muller et à Strasbourg j'aurais été de nouveau détenteur du maillot jaune.



## Sans ma déchirure que Robic ne m'eût

**D**ES le départ du « Tour » 1947, nous avons été considérés. Tacca et moi, comme des roues de secours. Pourtant après les premières étapes, mon directeur sportif (Guido Giardini) aurait dû voir que j'étais en bonne condition ; que je pouvais être, sinon le leader, du moins le deuxième homme de l'équipe. Il aurait dû me laisser libre de faire ma course.

par Pierre

En cas d'accident, je ne pouvais compter que sur Tacca, tous les autres membres de l'équipe étaient au service de Ronconi. Tacca a fait beaucoup pour moi. Mais que pouvions-nous à deux contre la coalition des autres formations et l'inertie de la nôtre à notre égard !





# ils n'ont pas... gagné le Tour de France

à quelque chose, puisque depuis  
changer de vélo en cas d'accident!

clette et perdu un temps considérable, je repartis complètement découragé et sans conviction pour abandonner au premier contrôle, à Saint-Girons. C'est à la suite de ce malheur que les organisateurs comprirent

## FONTAN

qu'il était stupide qu'un coureur capable de gagner le Tour de France soit à la merci d'un accident de machine et décidèrent, dès l'année suivante, de joindre à la caravane un camion transportant des bicyclettes de rechange prêtes à être utilisées par les coureurs accidentés.

Si, en 1929, il en avait été ainsi j'aurais le plaisir et l'honneur de figurer au palmarès des vainqueurs du Tour de France.



Tout petit, mais robuste, Victor Fontan a été l'un des plus beaux escaladeurs de cols qu'on ait connu dans toute l'histoire du Tour de France. Il émerveillait ses pairs eux-mêmes...

## musculaire, je crois pas lâché en 1947 !

En dépit de ce handicap, j'avais le ferme espoir de gagner le « Tour ». Quelques incidents et accidents ne me l'ont pas permis.

Dans l'étape Grenoble-Briançon, j'ai raté le maillot jaune à la suite d'une mauvaise interprétation de la course par mon directeur technique.

## BRAMBILLA

Au cours de l'étape Luchon-Pau, je devais encore voir mes chances s'envoler : ma selle s'étant cassée dans la descente du col d'Aspin. Je ne reçus aucun secours mécanique.

Enfin, dans Saint-Brieuc-Caen, j'ai été victime d'une déchirure musculaire à l'origine de la défaillance qui m'a terrassé après Rouen et permit à Robic de s'envoler...



## Trois fois hélas ! j'ai cassé ma fourche : en 1913, 1919 et 1922

par Eugène CHRISTOPHE

PENDANT ma carrière de coureur je n'ai vécu que pour le Tour de France. Pour lui je me suis privé de tout et pourtant il ne m'a jamais été favorable. Par trois fois j'étais en posture de triompher, par trois fois ma fourche, en se brisant, m'en a empêché.

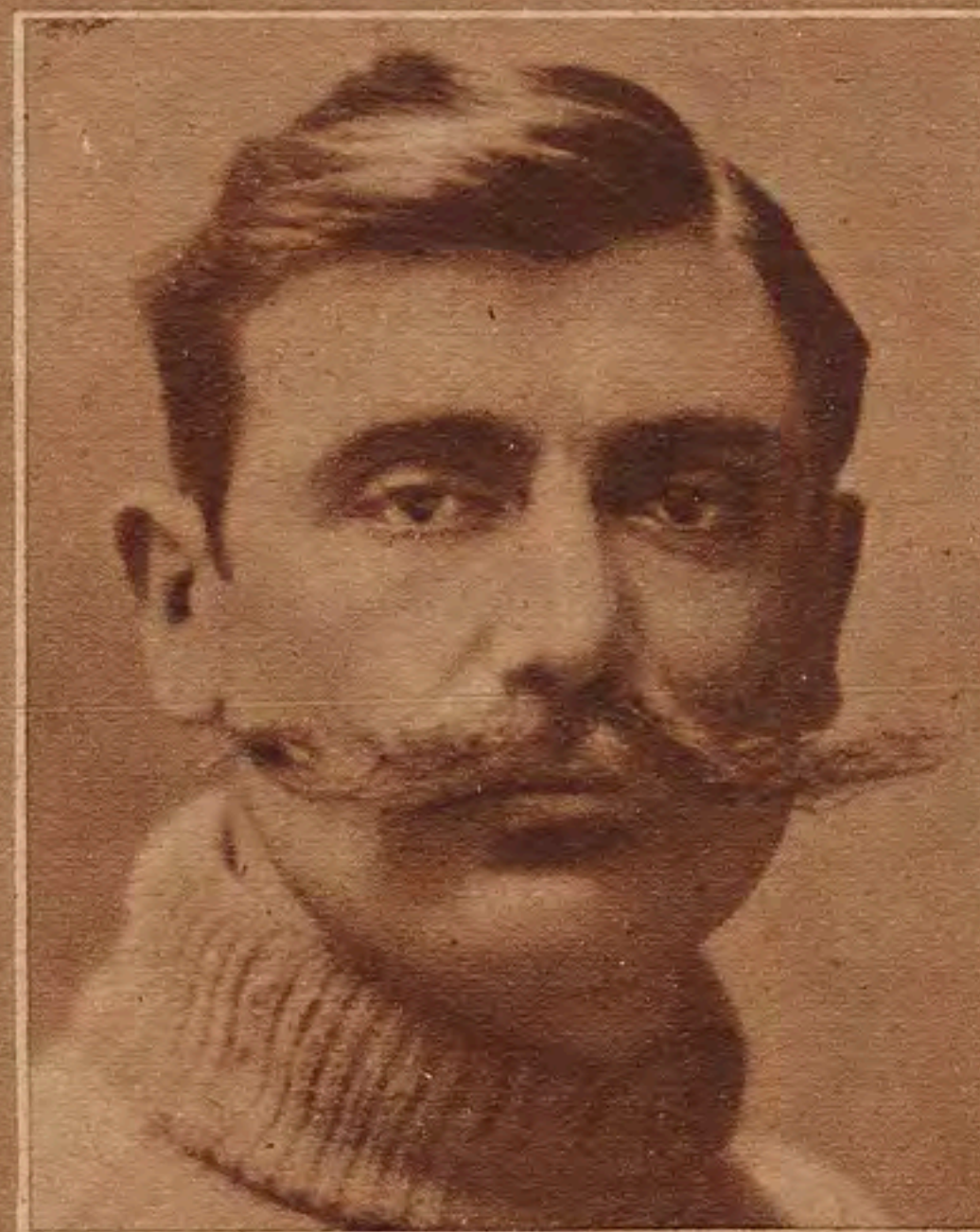
**1913 :** Au sommet du Tourmalet je possédais trente minutes d'avance au classement général. Peu avant Sainte-Marie-de-Campan, ma fourche se cassa. Après plusieurs kilomètres couverts à pied, j'ai trouvé un forgeron dans ce pays. En présence de Henri Desgrange, Alibert, Maisonnas, j'ai réparé ma fourche. Le forgeron n'avait pas le droit de m'aider et j'ai écopé dix minutes de pénalisation parce que ce brave homme avait tourné le volant d'une perceuse. Cette réparation me fit perdre 4 heures, si bien que je me classai 24<sup>e</sup> à Luchon.

**1919 :** Depuis Les Sables-d'Olonne j'étais leader. Cette position je l'avais conservée pendant dix étapes sur quatorze. A Grenoble, je me souviens avoir, le premier dans l'histoire du « Tour », endossé le maillot jaune, emblème désignant le leader et qu'Henri Desgrange venait de créer.

J'avais trente-trois minutes d'avance lorsque, à Raismes, 7 kilomètres après Valenciennes, en traversant un passage à niveau, les deux fourreaux de ma fourche se brisèrent. Je fis 500 mètres à pied pour trouver un marchand de vélos où la réparation me prit 1 h. 30.

**1922 :** En tête de la course depuis quelques étapes, j'ai perdu le maillot et trente minutes au cours d'une chute dans l'étape Luchon-Perpignan. Mais j'avais encore l'espoir de vaincre. Au Galibier j'étais bien placé, lorsque dans la descente sur Valloires ma tête de fourche céda...

Après 40 minutes de marche pour atteindre Valloires, je trouvai le vélo de dame du curé. Hélas ! trop tard...



## J'ai eu tort de... tomber, en 1930 !



AISSEZ-MOI poser une question.

— Le « Tour » 1949 sera-t-il plus éclatant que les précédents ?

Quoi qu'il en soit je suis d'avis que jamais aucune épreuve sportive n'a suscité un aussi vif intérêt.

Le « Tour », c'est le grand théâtre d'une magnifique lutte sportive. Tous les champions routiers qui se sont lancés à l'assaut du ruban qui va de Paris à... Paris ont droit à l'admiration de tous les sportifs pour avoir accompli un exploit d'une hardiesse exceptionnelle.

par Alfredo BINDA

Vous voulez connaître les raisons pour lesquelles je n'ai pas gagné le « Tour » en 1930 ?

M. de La Palisse reconnaîtrait que... si je ne l'ai pas gagné, c'est parce que je l'ai perdu !

Mais trêve de plaisanterie.

Dans l'étape Bordeaux-Hendaye, une chute m'avait sérieusement blessé à la cheville droite et j'étais arrivé à l'étape avec une heure de retard sur le premier.

Le surlendemain ça allait mieux. J'ai remporté coup sur coup Hendaye-Pau et Pau-Luchon tout en aidant mon camarade Guerra dans les ascensions de l'Aubisque et du Tourmalet.

A cette occasion, le « grand » Henri Desgrange écrivait dans « l'Auto » :

« Lorsqu'un homme trainant en queue de peloton s'amuse encore à ramener Guerra en tête et gagne l'étape... lorsqu'un homme se paie le luxe d'escorter Guerra dans le col du Tourmalet et remporte l'étape... je dis que c'est un grand champion. »

Un accident de vélo m'obligea à quitter la course au cours de l'étape Luchon-Perpignan.

Mais j'ai eu une belle revanche à Liège en m'octroyant le titre de champion du Monde.



DEUX MAÎTRES ONT FAIT  
DE MOI UN VAINQUEUR  
DU TOUR DE FRANCE :

**L. Alibert**

et

**V. Fontan**

Ils m'ont évité de tâtonner  
pendant des années et m'ont  
fait comprendre le métier...

par  
**Antonin Magne**

**P**ARFOIS lorsqu'il m'arrive de conseiller un jeune coureur, de lui indiquer l'un de ces mille riens qui constituent le « métier », je suis souvent tenté d'ajouter :

— Il faut m'écouter, petit. Moi aussi j'ai fait des erreurs... lorsque j'avais ton âge.

ON M'APPELLE « TONIN LE SAGE ». MAIS CETTE SAGESSE N'ÉTAIT PAS INNÉE. ELLE M'A ÉTÉ INCULQUÉE EN GRANDE PARTIE PAR CELUI QUE JE CONSIDÈRE COMME UN DES MEILLEURS ÉDUCATEURS DU SPORT CYCLISTE : LÉOPOLD ALIBERT.

Lorsque j'ai fait sa connaissance, je venais d'être libéré du service militaire ; c'était en 1926. Il dirigeait le service des courses de la marque « Alleluia ». Je revois encore son air sévère de proviseur de lycée. Il pesait ses mots lorsqu'il parlait de sport cycliste et ne plaisantait jamais. Il m'impressionnait beaucoup. Il évoquait souvent devant nous ce qu'il appelait les « gamins », les grandes figures de Petit-Breton et de Trousselier. J'étais plein de respect pour ces anciens, aux noms glorieux, et j'étais avide de tout connaître les concernant.

Ce fut lui qui, le premier, chercha à percer le secret des défaillances qui, inévitablement, m'obligeaient à « abdiquer » à vingt-cinq kilomètres de l'arrivée dans la plupart des épreuves routières que je disputais.

— Antonin, me dit-il un jour, faites-moi connaître le contenu du bidon que vous buvez avant les arrivées. Je trouve vos défaillances anormales...

Je le fis de bonne grâce. Ce n'était pas bien méchant : un peu de fine coupée d'eau.

Je ne m'étais jamais rendu compte que ces quelques gouttes d'alcool, qui auraient peut-être réussi à un autre coureur, me coupaient littéralement les jambes. Il me fit changer ma boisson. Et je m'en trouvai bien...

J'obéissais à Léopold Alibert, aveuglément. Une fois, pourtant, je faillis m'insurger lorsqu'il me recommanda :

— TONIN, VOUS ALLEZ RESTER QUINZE JOURS SANS MANGER UN SEUL GRAMME DE VIANDE... CELA VOUS FERA UN BIEN ENORME.

Je me voyais déjà sans forces, incapable de réagir dans les épreuves que j'avais à disputer, alors que Léopold Alibert, qui connaissait les dangers de la suralimentation carnée, ne s'était pas trompé.

Ma confiance en lui était totale, mais ses conseils étaient parfois bien pénibles à suivre.

ET JE VOUS ASSURE QU'IL M'A FALLU UNE BELLE DOSE DE VOLONTÉ POUR RESTER PENDANT DES ANNÉES SANS BOIRE UNE GOUTTE DE LIQUIDE AUX REPAS. SURTOUT LORSQUE JE ME TROUVAIS PARFOIS AVEC DE JOYEUX DRILLES (COMME ANDRÉ LÉDUCQ QUI ME FAISAIENT DÉFILER LES BONNES BOUTEILLES SOUS LE NEZ (CAR J'AIME LE VIN) POUR TENTER DE ME FLECHIR.

Léopold Alibert m'avait habitué à réfléchir après chaque course sur les causes d'une défaite ou même d'une victoire. Il avait éveillé en moi le goût de l'observation, de la critique. Chaque performance bonne ou mauvaise peut toujours s'expliquer lorsqu'on veut bien se donner la peine d'en chercher les raisons. Un coureur qui s'observe commettra, certes, des erreurs, mais il évitera de les renouveler. Je connais des routiers qui, au bout de dix années de course, n'ont pas plus d'expérience réelle qu'un débutant...

J'AI ÉGALEMENT EU LA CHANCE DE TROUVER EN MON VIEIL AMI VICTOR FONTAN, UN MAÎTRE D'ÉCOLE DE LA MONTAGNE.

Quel beau grimpeur c'était que ce Pyrénéen simple et tranquille et qui n'était jamais aussi heureux que dans son petit village de Nay, sur les bords du Gave de Pau. Il nous avait pris en amitié mon frère, Pierre et moi. C'est lui qui m'a appris l'art, la science de monter un col. Oh ! pas tout de suite ! En 1929, il avait gardé encore pour lui ses petits secrets. Cependant, l'année suivante, il se livrait enfin, au cours d'une reconnaissance de l'Aubisque et du Tourmalet que nous avions effectuée avec Jules Merviel. J'avais voulu être son égal à l'entraînement et... j'avais connu, à trois kilomètres du sommet, une défaillance formidable.

— C'est normal, m'expliqua-t-il. Tu as voulu adopter mes bragués. Voici ce qu'il te faut...

IL M'APPRIT AUSSI À ADOPTER LE RYTHME. PARTICULIER INDISPENSABLE À CELUI QUI VEUT ÊTRE UN GRIMPEUR DE CLASSE.

SANS LUI, SANS ALIBERT, J'AURAIS TATONNÉ PENDANT DES ANNÉES, SANS JAMAIS COMPRENDRE PEUT-ÊTRE... APPRENDRE SEUL, DANS LA VIE, C'EST POSSIBLE, GRÂCE AUX LIVRES, MAIS LE SPORT CYCLISTE NE S'APPREND QUE SUR LE VELO ET GRÂCE À DES HOMMES DE LA TREMPÉ D'ALIBERT ET DE FONTAN.

C'est pourquoi je suis patient et persuasif avec les jeunes. Je me souviens...



Victor Fontan ravitaillé  
Antonin Magne au vol...



# SI BOBET SE SOUVIENT...

**L**ORSQUE je parle du Tour de France avec des amis (ce Tour que je vais suivre une fois encore pour donner mes impressions aux lecteurs de « But et Club »), il est bien rare qu'on ne me pose pas la question suivante :

— Et Bobet ? Croyez-vous que cette fois il gagnera le Tour ?

Je sais bien ce qu'on aimerait m'entendre répondre, car je sais que sa performance courageuse de l'an dernier a valu au jeune Rennais la sympathie et l'admiration des foules, mais je ne peux pas cacher mes sentiments sous prétexte de faire plaisir. Je crois bien sincèrement que Bobet n'est pas un vainqueur possible du Tour 49.

Pourquoi ? Tout d'abord, c'est une impression personnelle. Comme un sentiment. Ça n'a aucune valeur ? Soit...

ENSUITE, PARCE QUE MA PROPRE EXPERIENCE M'A DEMONTRE QU'IL ETAIT BIEN RARE QU'UN COUREUR DU TOUR PUISSE BIEN FAIRE DEUX ANNEES DE SUITE.

Il y a mon cas personnel, celui de « Tonin », de Robic, d'autres encore... Si Bobet, ce que je lui souhaite, accomplissait cette année un Tour sensationnel je serais le premier à le féliciter.

J'ESPERE EN TOUT CAS QU'IL A BIEN ENREGISTRE TOUT CE QUE

par **André Leducq**

Vainqueur du Tour en 1930 et 1932

LE TOUR 48 DOIT LUI AVOIR APPRIS. J'IMAGINE QU'IL A ENFIN COMPRIS QUE LE TOUR DURE PRES D'UN MOIS ET QUE DES EFFORTS AUSSI INTENSES QUE CEUX QU'IL A FOURNIS L'AN DERNIER DANS LA PREMIERE PARTIE DE LA COURSE SE PAIENT TOT OU TARD.

Il faudra qu'il se résigne à être sage, à attendre, même et surtout s'il se sent fort. Qu'il songe à la façon dont Bartali a mené sa course l'an dernier et même (pourquoi pas ?) à la tactique de Robic il y deux ans. C'est sur la ligne du Parc des Princes que se termine le Tour et tous les plus beaux exploits s'effacent devant la victoire définitive.

Bobet peut se permettre d'atteindre les cols sans avoir perdu grand-chose. Il sera toujours temps pour lui d'attaquer une fois les Pyrénées atteintes, avec des forces neuves. Un maillot jaune, c'est bien lourd à porter et il est souvent préférable de le laisser à d'autres... en attendant le moment propice.

Ce qui ne doit évidemment pas l'empêcher de sauter sur les bonnes

occasions lorsqu'elles se présentent, mais sans trop payer de sa personne.

Je ne le vois pas gagnant, mais je serais heureux comme tout de me tromper et de voir Bobet prendre douze mois d'avance sur mes prévisions.

L'équipe de France me plaît, mais... elle me fait un peu peur par sa jeunesse et son manque d'expérience.

J'AI UNE GROSSE CONFIANCE EN LAZARIDES. S'IL PARVIENT A EVITER DE PRENDRE UN RETARD TROP IMPORTANT AVANT LA MONTAGNE, JE LE VOIS « GROS COMME UNE MAISON », MALGRE SES CINQUANTE-HUIT KILOS.

Et puis j'ai aussi confiance en... Georges Cuvelier. Car, qu'on le veuille ou non, le gros problème consiste encore, comme l'an dernier, à tenter de réaliser l'accord parfait entre ces messieurs, j'ai été coureur moi-même et je sais que ce n'est pas toujours facile, mais je crois que Cuvelier a trouvé la bonne formule.

Pas de cris, pas de coups de poing sur la table, pas de menaces, mais la persuasion et l'appel au bon sens.

Mon ami Georges, c'est un « baratinier ». Lorsqu'il prendra dans un coin un délinquant et se mettra en devoir de lui démontrer qu'il a tort et qu'il est un mauvais équipier, je suis bien sûr qu'il obtiendra ce qu'il voudra...



Louison Bobet avec son ami André Leducq avant le départ d'une étape du Tour 48.

# GUY A DES CHANCES...

**P**OURQUOI je crois en Guy ? Pourquoi j'imagine qu'il peut enlever le Tour 49 ?

C'est bien simple : parce que je ne croyais pas moi-même pouvoir enlever celui de 1937...

Il aura cette année bien des avantages matériels et surtout moraux sur le coureur que j'étais il y a douze ans.

Chaque fois que je passe en revue son comportement dans le Tour 48 je ne peux m'empêcher de songer que ses chances sont réelles cette fois.

SANS SA DECHIRURE MUSCULAIRE DES DERNIERES ETAPES IL AURAIT TERMINE SECOND. LE MOINDRE INCIDENT SURVENANT A BARTALI AURAIT FAIT DE GUY UN VAINQUEUR.

Si l'on considère qu'il était parti dans le Tour sans la moindre ambition, uniquement « pour voir ce que c'était » il y a de quoi rêver.

Guy possède bien plus d'expérience de la course que je n'en avais à son âge. Au point que si je devais recommencer ma carrière j'adopterais sa manière de vivre, de s'entraîner, de se soigner sans rien y changer, évitant ainsi toutes les erreurs que j'ai commises moi-même, sans m'en rendre compte alors.

Guy est un garçon pondéré, réfléchi, qui ne se laisse pas influencer par les critiques qui déferlent toujours, quoi qu'on fasse, sur un coureur en vedette. S'il écoutait les uns et les autres, il ne saurait plus où donner de la tête... et des jambes.

Mais un exemple qui m'est personnel et dont il a tiré profit lui a ouvert les yeux. En 1937, victime d'une déchirure musculaire dans Bordeaux-Paris, j'ai dû prendre, en pleine saison routière, un long repos que, dans mon ignorance, je jugeais désastreux. Or, c'est vraisemblablement

grâce à cet incident que j'ai pu m'aligner deux mois plus tard dans le Tour avec des forces neuves, alors que si j'avais couru tout ce qui se présentait comme j'en avais l'intention...

J'AI PARFOIS PEINE A ME TAIRE LORSQUE ME VIENNENT AUX OREILLES LES PROPOS DE CEUX QUI, POUR DOUTER DES POSSIBILITES DE GUY CETTE ANNEE, SE SERVENT D'ARGUMENTS COMME CELUI-CI :

— SA PLACE, L'AN DERNIER, N'EST QU'UN ACCIDENT...

NON ! CE N'EST PAS UN ACCIDENT.

Au contraire, je prétends que Guy s'est aperçu un peu trop tard, à San Remo pour préciser, qu'il était vraiment un homme du Tour et qu'il n'avait plus de raison de douter de ses possibilités.

Il va partir dans le Tour 49 en sachant pertinemment :

Qu'il peut, sans crainte de s'effondrer, livrer bataille dès le début afin de parvenir en bonne place à la montagne.

Qu'il se comportera mieux qu'honnêtement dans les cols qui ne l'effraieront pas d'avance, comme l'an dernier.

Que ses chances dans les deux étapes contre la montre sont sérieuses.

OUI, GUY POSSEDE DANS SON JEU DE BEAUX ATOUTS, DONT LE MEILLEUR EST BIEN L'INEBRANLABLE CONFIANCE QUE SA PERFORMANCE DE L'AN DERNIER LUI A FAIT ACQUERIR.

Je l'envie, car chaque fois que j'ai disputé le Tour je doutais de moi-même.

C'est là un handicap qu'il n'aura pas à subir.



Roger Lapébie donne l'accolade à son frère Guy, vainqueur de Dinard-Nantes.

par **Roger Lapébie**

Vainqueur du Tour en 1937



# Je vous invite à assister à l'une des 100 conférences T. d. F. par Félix LÉVITAN

Directeur - Adjoint  
du Tour de France

**A**LLONS, messieurs, je vous en prie... Gazon, gazon...  
Ce « gazon... gazon... », c'est le cri de guerre de Jacques Goddet, à chacune des deux — parfois des trois — réunions hebdomadaires du Comité d'organisation du Tour de France qu'il préside avec une sévérité volontiers teintée de bonne humeur. Mais son sourire s'efface vite après un trait d'esprit : « Allons... gazon... gazon... »

Depuis le mois d'octobre 1948, l'état-major du Tour travaille d'arrachepied à la mise au point de la grande épreuve de juillet 1949. A la gauche de Jacques Goddet, directeur général de la course du « Parisien Libéré » et de « L'Equipe », siège Charles Joly, directeur-adjoint, et à sa droite l'auteur de ces lignes, également directeur-adjoint. A la gauche de Charles Joly, Jean Garnault, secrétaire général de l'épreuve, et le colonel Beaupuis, commissaire général. A ma droite, Robert Letorey, commissaire général l'an dernier avec le colonel Beaupuis et qui, cette année, a la charge délicate de solliciter — et d'obtenir — des concours financiers. C'est Robert Letorey qui sert de trait d'union entre ce qu'en jargon Tour de France — nous dirons plus loin T. d. F., comme en conférence — on appelle le « commercial » et le « sportif ». A la droite de Robert Letorey, un nouveau venu au sein du Comité d'organisation, mais qui, à l'occasion du voyage préparatoire (deux mois sur les routes de France) a prouvé sa valeur : Elie Wermelinger.

Sept hommes, au total, qui connaissent le Tour de France de a à z, parce qu'il n'est pas un problème, traité personnellement par l'un d'eux, qui ne soit, au préalable, étudié par le Comité d'organisation, ou commenté par le dit Comité, une fois réglé.

Jacques Goddet exige de tout voir, de tout connaître, de tout juger. Rien ne lui échappe. Ni l'itinéraire — qu'il étudie sur la carte kilomètre par kilomètre — ni le règlement — dont il revêt annuellement la rédaction ni le plan hôtelier — qu'il corrige quand c'est nécessaire — ni l'achat du matériel vélo, ni celui des maillots, ni la location des camions, ni l'embauche du personnel, soigneurs, mécaniciens, chauffeurs, etc...

Toutes les lettres reçues par le Comité d'organisation du T. d. F. (5.000 à 6.000 environ) sont lues en conférence et toutes les réponses à ces lettres y



Les opérateurs  
qui ont pris ces  
dans le Tour  
estiment qu'

## ...la route la plus inattendue

Dans la descente du Col de la Croix-de-Fer, la route est complètement inondée, mais les coureurs passent quand même.



## ...le rire le plus joyeux

Félicité par Paul Maye, Guy Lapébie, heureux comme un enfant, laisse éclater sa joie après sa victoire de Nantes !



## ...le terrain le plus redoutable

Dans la neige et le vent, un chemin semé de pierres redouté entre tous par les routiers du « Tour » : la descente du Galibier où les crevaisons sont sans appel...

**Bartali ou Coppi  
doivent vaincre  
...mais le "12"  
de Georges Cuvelier  
peut gagner !**

par René MELLIX

**T**OUT comme l'an dernier, nous sommes dans un cruel embarras. Qui gagnera le Tour ? A l'heure où nous écrivons ces lignes, nous ne savons pas encore si Bartali ou Fausto Coppi (ou bien tous les deux) prendront le départ. Comme tous les ans, à pareille époque, les « championnismes » jouent au chat et à la souris : « Je courrai... Je ne courrai pas... » font-ils annoncer à tour de rôle.

Cependant, il n'y a pas lieu, à notre avis, de se montrer pessimistes. Alfredo Binda, aussi fin diplomate qu'il est compétent, saura arranger les choses et l'équipe qu'il présentera aux organisateurs sera, n'en doutons pas, de toute première force.

Il apparaît évident que si Bartali et Coppi sont au départ et qu'ils fassent chacun leur course, il ne faudra pas chercher bien loin le vainqueur de ce Tour de France. Oui ! en toute logique, la première place devrait se jouer entre Gino et Fausto.

## Coppi, cinq ans plus jeune

Bartali aura pour lui l'avantage de connaître le Tour, ses difficultés, ses routes, son ambiance. De plus, ses dons de récupération sont étonnants. On l'a bien vu en 1948. Contre lui, il aura son âge, uniquement son âge...

Non ! Cet emplacement n'est pas censuré ! Il vous est seulement réservé. Vous pourrez, en effet, y coller la liste numérotée des engagés du Tour de France 49 que nous publierons (à cette dimension) dans le numéro de « But et Club » du vendredi 1<sup>er</sup> juillet.



sont pensées. Du même coup, chacun des membres du Comité détient des secrets qu'il s'engage à ne pas divulguer tant qu'il n'a pas été décidé de les rendre publics.

Il nous est parfois pénible à Jacques Goddet et à moi-même de tenir notre plume de journaliste, mais l'intérêt du Tour passe avant notre amour-propre. Tant pis si nous sommes « grillés ». L'annonce, par un confrère, d'une quelconque mesure, n'est jamais qu'une indiscretion. L'annonce, par nos soins, de la même mesure, devient une disposition officielle, et nous n'avons pas le droit de lever un coin de voile tant qu'il reste un point de détail à définir...

Mais, « gazons... gazons... ».

Les conférences commencent à neuf heures, neuf heures et quart, dès que Jacques Goddet — qui quitte souvent son bureau à minuit — est revenu s'y installer, élégant, rasé de près, agité...

Son premier coup de téléphone s'adresse à Charles Joly, installé à l'étage au-dessus avec tout l'état-major du Tour. Il est rituel :

— Bonjour Joly, allons-y...

Alors, Charles Joly, qui est souvent là depuis 7 h. 30 — il prétend qu'à partir de 9 heures les coups de téléphone sont si nombreux qu'il ne peut plus travailler sérieusement — ouvre les portes des bureaux de Beaupuis, Garnault, Letorey, Wermelinger et de sa voix grave de muezzin lance l'appel du matin :

— Messieurs, conférence...

— J'arrive généralement en retard — une fâcheuse habitude... Pas beaucoup, de cinq à dix minutes au maximum. Mon siège est toujours libre à la droite de Jacques Goddet qui m'accueille par la même phrase aimable : « Bonjour, mon vieux Félix... » et qui, aussitôt résume à mon intention, en quelques mots, ce qui vient de se passer. Car, je vous le répète, chacun d'entre nous doit tout savoir. Comme lui-même...

Et voilà la conférence T. d. F. partie.

En général, elle dure jusqu'à midi.

De temps à autre, la sonnerie du téléphone l'interrompt.

Jacques Goddet décroche lui-même :

— Je n'ai pas le temps, je suis en conférence... Je rappellerai...

Il note un nom, un numéro de téléphone. Il rappellera comme il l'a promis.

Dès que la conférence T. d. F. sera terminée. Il faut un événement majeur pour l'arracher à ses travaux du Tour et ses plus proches collaborateurs de « L'Equipe » eux-mêmes (qui s'en plaignent amèrement) ne peuvent le distraire de sa tâche lorsqu'il y a « conférence ».

On n'imagine pas la somme de travail fournie par Jacques Goddet durant cette période préparatoire de dix mois. Il a un tel souci du détail, un tel désir de réussir...

Il est merveilleux d'enthousiasme, de ténacité, d'intelligence, de courage aussi, car ça ne va pas toujours tout seul, croyez-le bien, et cependant rien ne le rebute, pas une étude, pas une démarche, pas une discussion.

Il a fait mieux que succéder à Henri Desgrange. Il l'a remplacé.

Si je ne craignais de commettre un sacrilège, je dirais qu'il l'a fait oublier...

« Gazons... messieurs, gazons... »

J. G., après son exposé — il parle le premier — tourne son regard vers Charles Joly :

— Quoi de neuf ?

Et Charles Joly dépouille le courrier.

— Quoi de neuf, Garnault ?

Et Jean Garnault, tonitruant, bon cœur et mauvais caractère, ouvre un dossier...

— Quoi de neuf, mon colonel ?

Et Beaupuis, caustique, mais précis, évoque « ses » itinéraires...

— Quoi de neuf, Letorey ?

Et l'ancien directeur de l'autodrome de Montlhéry rappelle — non sans calembours, c'est son faible... — toutes ses démarches...

— Onze heures et demie, déjà... Gazons, messieurs, gazons ! J'ai un déjeuner avec Tartempion, pour parler du Tour... J'ai encore dix minutes...

A midi passé, la conférence n'est pas achevée.

...Et il est parfois 1 heure quand Jacques Goddet consent à rendre leur liberté à ses collaborateurs...

de **But CLUB**  
photographies  
de France 48  
elles évoquent...

### ...la poignée de mains la plus originale

Une scène de la vie sportive (pourtant riche en poignées de main) des plus originales ! A Lourdes, devant la cathédrale, Mgr Théas, paternel, félicite le Français Louis Bobet qui ne paraît pas peu fier de cet honneur !



### ...la défaillance la plus terrible

Glacé, brisé, incapable de faire un geste, Robic, terrassé par le froid et la fatigue, s'est effondré dans le Galibier.

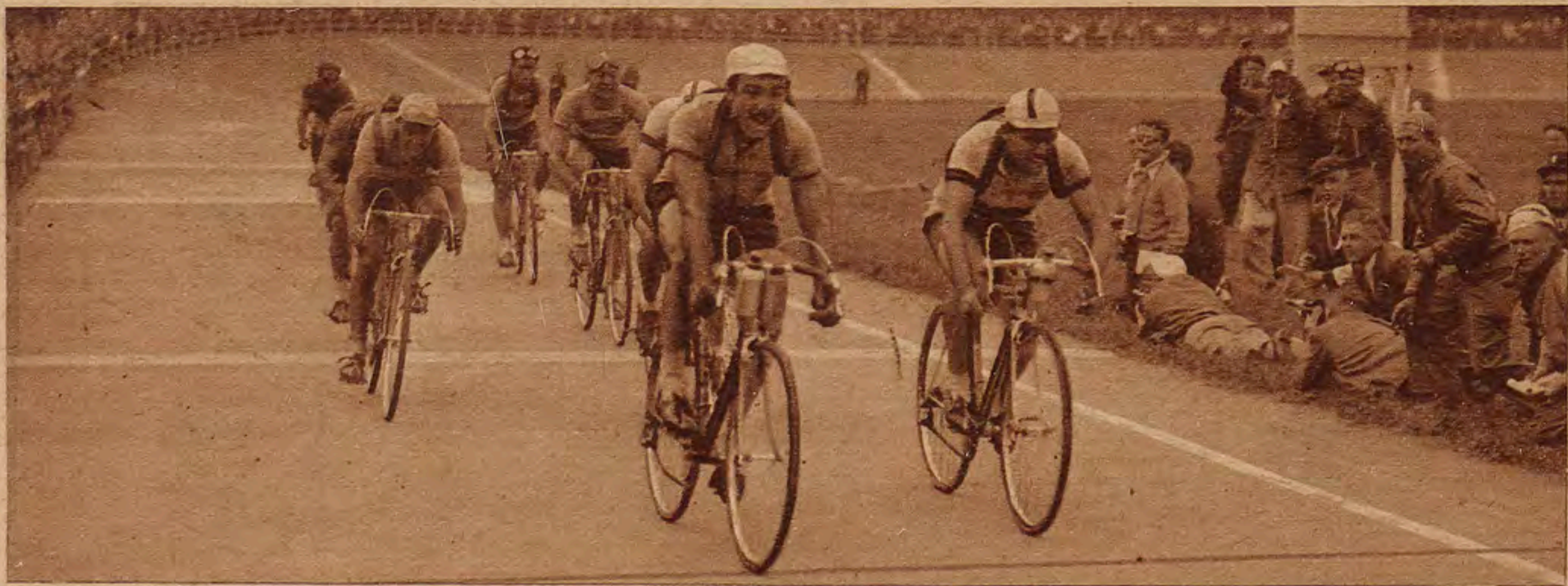


### ...la chute la plus sanglante

A Lebourg, (étape Nantes-La Rochelle), l'Italien De Santi, qui a fait une terrible chute sur la tête, se fait soigner.

### ...le sprint le plus acharné

L'arrivée de l'étape Dinard-Nantes... Sur la piste du vélodrome, Guy Lapébie bat au sprint le Belge Impanis, les Français Giguët, Bobet, Ramoulux, etc... Tirant de toutes ses forces sur son guidon, Lapébie a lancé son vélo sur la ligne et il règle irrésistiblement ses adversaires, la bouche tordue par l'effort... mais il a déjà vu qu'il a gagné. Personne n'a résisté à sa pointe de vitesse !



Coppi, lui, est de cinq ans plus jeune que Gino. On le tient pour fragile ; pourtant, dans le « Giro » qu'il a gagné deux fois, il a prouvé qu'il était aussi un homme de courses par étapes. C'est le routier le plus complet, sans doute, que nous ayons connu. Ses possibilités sont immenses, nous pouvons même dire, encore inconnues. Et c'est pourquoi, si Fausto Coppi est au départ, le 30 juin, il sera notre favori.

### Le « 12 » tricolore ne devrait pas laisser échapper le Challenge International

L'an dernier, l'équipe de France, par manque de cohésion, de sympathie entre ses membres, fut battue par la formation belge. Cette fois, notre « 12 » tricolore, placé sous l'autorité de Georges Cuvelier, ne devrait pas laisser échapper le challenge international.

Par équipes, nous affirmons que Bobet, Guy Lapébie, « Apo » Lazarides, Vietto, Geminiani, Bernard Gauthier, Chapatte, Teisseire, etc., sont imbattables, s'ils sont animés du désir de vaincre, s'ils écoutent les conseils avisés que Georges Cuvelier ne manquera pas de leur donner.

Bobet et Apo Lazarides, que nous voyons chef de file, auront, pour eux, des équipiers solides et dévoués. Tous deux, ne l'oublions pas, sont capables de vaincre.

Cette saison, le cyclisme français est fort. Les éléments de valeur sont nombreux. Robic, Brulé, Caput, Idée, Danguillaume, Camellini, Diot, Moujica, Fachleitner, Mahé, Desbats, Rey, etc., ne sont pas des champions à négliger.

Un Robic ou un Brulé, en grande forme, ne possèdent-ils pas les qualités requises pour gagner le Tour de France ?

### Des éléments à ne pas négliger

En dehors des Italiens, n'oublions pas les Belges : Schotte, Impanis, Ockers, Collens, Lambrecht ; les Suisses : Ferdi Kubler, le petit Schaer, complets et brillants ; les Espagnols : B. Ruiz, Capo, Langarica ; les Luxembourgeois : Goldschmidt, Diederich, Kemp ; les Hollandais : De Hoog, Janssens, etc.

Ainsi que l'on peut s'en rendre compte, le lot de ce 36<sup>e</sup> Tour de France, est tout simplement formidable. Tant mieux, la lutte n'en sera que plus belle.

Mais résumons-nous :

FAVORIS : Coppi ou Bartali (s'ils sont là).

A DEFAUT : Bobet, « Apo » Lazarides, Robic.

OUTSIDERS : Brulé, Impanis, Ockers, Teisseire, Fachleitner, Schaer.

VOUS QUI AIMEZ LES  
BELLES PHOTOS SPORTIVES  
N'OUBLIEZ PAS QUE...

**But CLUB**

publie tous les lundis les meilleurs documents des hebdomadaires sportifs français.

Il bénéficie des services photographiques de deux des plus grands quotidiens de Paris :

**Le Parisien**

et

**Paris-press**

et dispose ainsi de 20 photographes.

Il est rédigé sous la direction de

**GASTON BÉNAC**

Directeur

et

**FÉLIX LÉVITAN**

Rédacteur en chef

par la plus formidable équipe de techniciens jamais réunie.

POUR LE FOOTBALL :

**LUCIEN GAMBLIN**

ancien capitaine de l'équipe de France de football

et

**GUY CHAMPAGNE**

chef de la rubrique football du « Parisien L. »

POUR LE RUGBY :

**MARCEL DE LABORDERIE**

ancien international

et

**GEORGES DUTHEN**

ancien capitaine de l'équipe de Paris.

POUR L'ATHLETISME :

**MARCEL HANSENNE**

international, recordman du monde.

POUR LA NATATION :

**J.-B. GROSBORNE**

ancien champion de France.

POUR LE CYCLISME :

**RENE MELLIX**

chef de la rubrique cycliste de « Paris-Press »

et

**RENE DE LATOUR**

chef de la rubrique cycliste du « Parisien Libéré ».

POUR LE BASKET :

**BERTRAND BAGGE**

POUR LA BOXE :

**C. W. HERRING**

chef de la rubrique boxe de « Paris-Press »

et

**ANDY DICKSON**

chef de la rubrique boxe du « Parisien L. »

POUR L'AUTOMOBILE :

**GEORGES FRAICHARD** et

**G. DE FERRIER, E. J. MILTON**

**JEAN LAPEYRE, R. FLAMBART,**

**FERNAND HERIC, etc...**

Il bénéficie, en outre, du concours de techniciens éprouvés :

**MAURICE FONSEQUE,**

**JO MEPPEN**

**LOUIS et HENRY ZAVARONI**

**But CLUB**

est le panorama complet de la vie sportive.

Réclamez-le chaque lundi : 16 pages en héliogravure 20 francs.



# Le règlement du Tour comporte plus de 50 articles dont voici les principaux

## ARTICLE C

Les commissaires des courses auront le droit (règlement U.C.I.) :  
1°. — D'infliger des amendes jusqu'à 2.000 francs au lieu de 100 francs et possibilité de demande d'extension.  
2°. — D'infliger une suspension de quinze jours aux participants du Tour de France avec possibilité de demande d'extension, les dites pénalités étant appliquées à partir de la date d'homologation.

## ARTICLE 4

§ B. — L'organisateur fournira tous les recharges-standard nécessaires au cours de l'épreuve, recharges qui ne seront pas forcément de même marque que les pièces à remplacer.  
§ C. — Latitude est laissée aux coureurs de fournir leurs boyaux. Les boyaux de rechange fournis par l'organisateur.  
§ D. — Le gonfleur est interdit.

## ARTICLE 7

Cette interdiction non-ravitaillement s'applique spécialement à toute personne appartenant à la caravane du Tour.  
En tout état de cause, aucun ravitaillement ne peut être accepté provenant d'un véhicule en marche.  
Les coureurs ont le droit que des tiers les aident à réparer. Ils ont également le droit d'emprunter, en cas d'avarie de leur machine, celle d'un cycliste de rencontre.

## ARTICLE 10

Les coureurs devront obligatoirement porter sur eux ou sur leur machine deux boyaux. Ils se ravitailleront en boyaux à la voiture de leur directeur technique et à la camionnette-balai.

## ARTICLE 11

Tout coureur abandonnant ne peut, à moins d'accident corporel, monter à bord d'une voiture de la caravane. Et il est spécifié que la camionnette-balai ne peut prendre à bord que les coureurs absolument hors d'état physiquement de continuer par leurs propres moyens.

## ARTICLE 13

§ D. — Pour les étapes de montagne (7, 8, 12, 13, 14 et 15<sup>e</sup> étapes), les véhicules de l'organisation transporteront également des boyaux, roues et recharges légères, lesquels seront mis à la disposition de tous les coureurs indistinctement.

## ARTICLE 20

Tout véhicule aperçu suivant la route de la course, à quelque distance que ce soit des coureurs et contenant des personnes tenant par un lien juridique quelconque, commercial, familial ou autre même amical, aux coureurs, fera pénaliser le ou les coureurs suspects.

## ARTICLE 25

Il est expressément interdit aux coureurs de solliciter du public quelque concours en argent que ce soit.

### ABONNEMENTS SPÉCIAUX DU TOUR DE FRANCE

« But et Club » a décidé de créer des abonnements spéciaux permettant de recevoir ses huit numéros du Tour de France, au prix de 150 fr. l'abonnement. Règlement par mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire, à « But et Club », 100, rue de Richelieu, ou par chèque postal. « But et Club », 100, rue de Richelieu, Paris 5390-08.

# Participez tous au Grand Concours du Tour de France 1949, organisé

par **But CLUB** sous le patronage des montres **CYMA TAVANNES**

doté de 300.000 francs de Prix !

Pour la troisième fois depuis la Libération, l'élite mondiale du cyclisme routier va se trouver aux prises avec les difficultés du

## TOUR DE FRANCE

A l'occasion de cette épreuve grandiose, « BUT ET CLUB » organise, sous le patronage des montres CYMA Tavannes, un grand concours dont nous publions ci-dessous le règlement :

### DEUX QUESTIONS PRECISES :

- 1 Quel sera le vainqueur individuel du Tour de France 1949 ?
- 2 Quelle est l'équipe qui gagnera le Tour de France 1949 ?

AUCUN LOT NE SERA DISTRIBUE AUX CONCURRENTS DONT LES REPONSES N'INDIQUERAIENT PAS LA SOLUTION « EXACTE » A CES DEUX PREMIERES QUESTIONS.

### TROIS QUESTIONS SUBSIDIAIRES :

- 1 Quel sera (en heures, minutes, secondes) le temps mis par le vainqueur individuel du Tour de France pour effectuer le parcours ?
- 2 Quelle sera l'avance (en heures, minutes, secondes) du coureur classé premier sur le coureur classé deuxième ?
- 3 Quelle sera l'avance (en heures, minutes, secondes) de l'équipe classée première sur l'équipe classée deuxième ?

SI PLUSIEURS CONCURRENTS REPONDENT DE FAÇON IDENTIQUE ET QUE LEUR CLASSEMENT EST TEL QU'ILS GAGNENT UN PRIX, ILS SERONT DEPARTAGES PAR VOIE DE TIRAGE AU SORT.

Pour être valables, les réponses devront être obligatoirement accompagnées de huit bons concours, dont nous publions le premier aujourd'hui et dont les suivants paraîtront dans les numéros ordinaires et hebdomadaires de « BUT

ET CLUB » à dater du 6 juin ET ETRE POSTEES, à l'adresse suivante : « BUT ET CLUB », Concours du Tour de France, 124, rue Réaumur, Paris-2<sup>e</sup>, AVANT LE 15 JUILLET à 0 HEURE, le cachet de la poste SEUL faisant foi.

## VOICI LA LISTE COMPLÈTE DES PRIX

**1<sup>er</sup> PRIX : Une montre-bracelet, bijou, en or, CYMA-Tavannes**  
(ou 100.000 fr. en espèces)

**2<sup>e</sup> PRIX : Une montre-bracelet or, automatique, CYMA-Tavannes**  
(valeur : 60.000 francs)

**3<sup>e</sup> PRIX : Une montre or, pour dames, CYMA-Tavannes**  
(valeur : 30.000 francs)

**4<sup>e</sup> PRIX : Une montre d'homme, automatique, en acier, CYMA-Tavannes**  
(valeur : 20.000 francs)

**5<sup>e</sup> PRIX : Une montre Triplex, CYMA-Tavannes**  
(valeur : 15.000 francs)

**du 6<sup>e</sup> au 10<sup>e</sup> : Une montre CYMA-Tavannes**  
(valeur : 13.000 francs)

**du 11<sup>e</sup> au 15<sup>e</sup> : Une montre CYMA-Tavannes**  
(valeur : 7.000 francs)

**du 16<sup>e</sup> au 30<sup>e</sup> : Un abonnement de six mois à "BUT et CLUB"**

Les concurrents devront coller les bons-concours sur cette grille-type qui accompagnera la réponse qu'ils auront rédigée sur le questionnaire spécial publié dans « But et Club » du 7 juillet.

BON N° 1	BON N° 2	BON N° 3	BON N° 4
BON N° 5	BON N° 6	BON N° 7	BON N° 8

**Durant le Tour de France, n'oubliez pas que  
paraîtra 2 fois par semaine sur 16 pages...**

**But CLUB**

A cette occasion, dix rédacteurs et huit photographes suivront l'épreuve de bout en bout, afin de vous permettre d'en connaître toutes les péripéties

**UN EFFORT QUI A PORTÉ SES FRUITS EN 48 : 6 voitures, 10 motos, 1 avion personnel, 2 voitures-laboratoire**





## LE DESTIN FRAPPE EN AVEUGLE

Le Tour passe dans un tourbillon... Et un homme est resté sur le bord de la route... Il a crevé, il est tombé... C'est un as ou un obscur... Car dans le Tour, le destin frappe en aveugle. Ces photos de 1948 le prouvent...

1 Voilà Apo Lazaridès, le grand espoir français du Tour 1949. Un sillex l'a stoppé net. Il a jeté sa machine sur le bas-côté, déjà il a démonté sa roue arrière, il arrache son boyau d'un geste rageur. Il faut faire vite... Dans un instant il sera reparti. Mais des secondes se seront écoulées. Deux fois soixante...

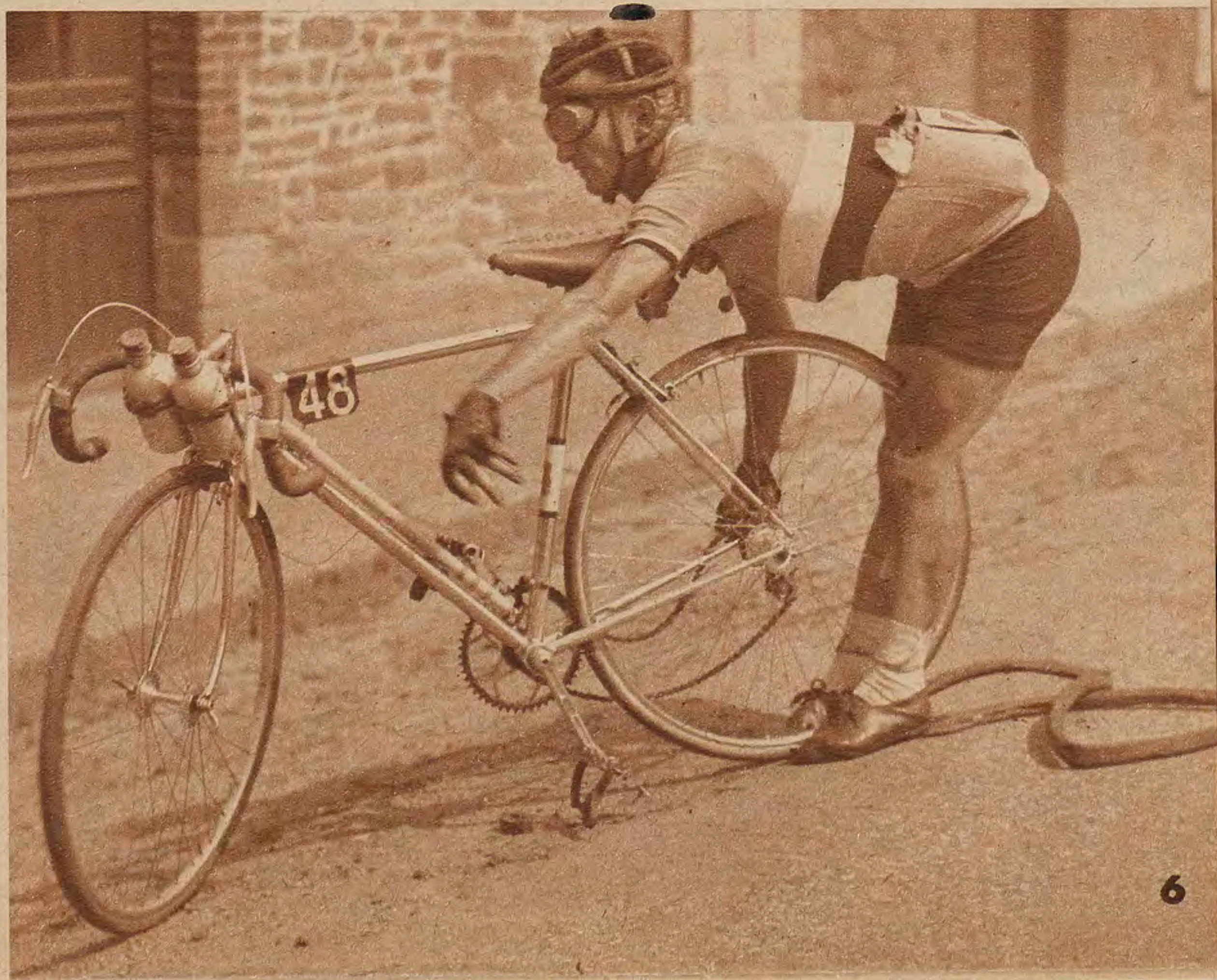
2 Celui-là, c'est Chapatte, tout brûlé par le soleil. Il a sagement posé sa roue contre ses genoux. Il est d'un calme surprenant. Tous ses gestes sont comptés. C'est dans sa nature. Mais le temps file tout de même et lorsqu'il sautera en voltige sur sa machine réparée, le peloton se sera enfui au loin... très loin.

3 Il crie, il appelle au secours, il n'a plus de roue arrière : c'est Giguët. Un rude savoyard, bâti en hercule, et soudain désespéré par le malheur qui l'atteint. Il attend la voiture de son directeur sportif. « Une roue... une roue... » Rassurons-nous, il sera sauvé à temps... Archambaud n'était pas passé !

4 Bartali n'est pas à l'abri du malheur. Les sillex de la route sont pour lui comme pour les autres. Ce jour-là, il n'était pas seul. Un équipier s'est arrêté qui a mutilé sa machine volontairement. Et Gino, en trente secondes à peine, a retrouvé un boyau intact. En quelques coups de pédales il aura rejoint : il a eu chaud.

5 Cette fois, c'est le drame. Une chute. L'Italien Volpi, à droite, s'est relevé le visage ensanglanté. Il a récupéré sa pompe, il se précipite vers son vélo. Lucien Teisseire, lui, a déjà entrepris de changer de boyau. Il prend son temps. Il cherche la perfection. C'est un homme lourd. Il est prudent. On ne l'est jamais trop !

6 Pauvre petit Robic... Il n'a même pas pris la peine d'enlever ses lunettes. Il arrache son boyau de rechange qui était sur ses épaules, prêt à le remettre sur sa roue arrière, mais un équipier (invisible) s'est arrêté. Robic lui tend la main. Ses doigts sont crochus comme une serre. Un sprint : il aura recollé...





But Club

